

351.72  
SRI  
1 21

# **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN RETRIBUSI PARKIR DI KOTA SEMARANG**

## **TESIS**

Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan  
Guna Mencapai Derajat Sarjana S2

Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro  
Program Studi : Magister Ilmu Administrasi  
Konsentrasi : Magister Administrasi Publik



Diajukan oleh :

**SRI SURAMI**  
D4E 000099

Kepada

**PROGRAM PASCA SARJANA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2002**

**LEMBAR PENGESAHAN**

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN RETRIBUSI PARKIR  
DI KOTA SEMARANG**

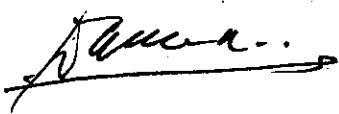
Nama Penulis : SRI SURAMI

NIM : D4E 000099

Tesis Telah Disetujui

Tanggal : 23 Maret 2002

Pembimbing I

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Warella'.

(Prof. Drs. Y. Warella, MPA, PhD)

Pembimbing II

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Susi Sulandari'.

(Dra. Susi Sulandari, MSi)

LEMBAR PENGESAHAN

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN RETRIBUSI PARKIR  
DI KOTA SEMARANG

NAMA : SRI SURAMI

NIM : D4E 000099

Telah di pertahankan di depan Tim Penguji

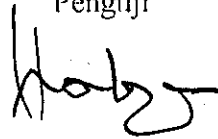
Tanggal, 31 Maret 2002

Pembimbing I



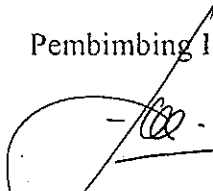
Prof. Drs. Y. Warella, MPA., PhD.

Penguji



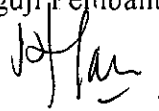
Prof. Drs. Hartoyo

Pembimbing II



Dra. Susi Sulandari, MSi

Penguji Pembantu



Dra. Dyah Hariani, MM

Tesis ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh Magister.

Tanggal, 31 Maret 2002

Ketua Program Studi MAP

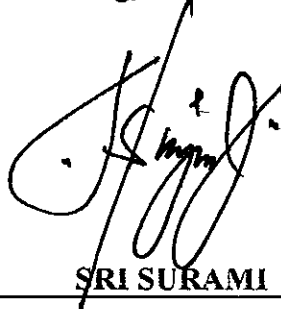


Prof. Y. Warella, MPA, PhD.

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh Gelar Kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam Naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka

Semarang, 23 Maret 2002



**SRI SURAMI**

Tanda Tangan dan Nama Terang

## ABSTRAK

### IMPLEMENTASI KEBIJAKAN RETRIBUSI PARKIR DI KOTA SEMARANG

Laporan Penerimaan hasil pemungutan Retribusi Parkir Tahun Anggaran 1995/1996 – 2000/2001 ternyata realisasi targetnya hanya berkisar antara 60% - 80%, tidak tercapainya target yang sudah ditentukan tersebut disebabkan karena rendahnya kemampuan pelaksana dalam pengelolaan perpustakaan dan juga kurangnya dukungan publik dalam memberikan informasi yang berkenaan dengan masalah perpustakaan sehingga antara aparat pelaksana dan pengguna parkir dapat dikatakan komunikasinya rendah dan belum menunjukkan kemanfaatan yang maksimal. Namun disisi lain, permasalahan tidak terpenuhinya target hasil pemungutan retribusi parkir oleh Unit Pengelola Perpustakaan Dinas Perhubungan Kota Semarang merupakan suatu kendala yang mesti dicarikan jalan pemecahannya sesuai dengan tujuan penelitian itu yaitu untuk mengetahui hubungan antara variabel independen (kemampuan pelaksana, dukungan publik, komunikasi dan kemanfaatan) dengan variabel dependen (keberhasilan implementasi kebijakan retribusi parkir).

Sedangkan dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah seluruh pegawai Kantor Unit Pengelola Perpustakaan Dinas Perhubungan Kota Semarang sejumlah 99 orang pegawai dan sampel yang diambil sebesar 60% dari keseluruhan populasi yaitu  $60\% \times 99 = 60$  orang pegawai yang dianggap mewakilinya. Adapun tehnik yang digunakan dalam pengambilan sampel dengan cara Purposive Random Sampling dan tehnik pengumpulan data melalui editing, coding dan tabulating.

Selanjutnya untuk mengetahui seberapa besar hubungan diantara variabel-variabel tersebut, digunakan uji hipotesis melalui uji statistik yaitu Koefisien Rank Kendall, Koefisien Konkordansi Kendall dan Koefisien Determinasi.

Adapun berdasarkan hasil penelitian perhitungan Koefisien Rank Kendall yaitu hubungan antara kemampuan pelaksana dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir yang menunjukkan hubungan yang signifikan dengan memperhitungkan harga  $Z$  hitung =  $3,27 \geq Z$  tabel : 1,96 atau  $H_a$  diterima,  $H_o$  ditolak. Untuk mengetahui hubungan antara dukungan publik dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir yang menunjukkan hubungan yang signifikan dengan memperhitungkan harga  $Z$  hitung =  $3,27 \geq Z$  tabel : 1,96 atau  $H_a$  diterima,  $H_o$  ditolak. Untuk mengetahui hubungan antara komunikasi dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir yang menunjukkan hubungan yang signifikan dengan memperhitungkan harga  $Z$  hitung =  $2,66 \geq Z$  tabel : 1,96 atau  $H_a$  diterima,  $H_o$  ditolak. Untuk mengetahui hubungan antara kemanfaatan dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir yang menunjukkan hubungan yang signifikan dengan memperhitungkan harga  $Z$  hitung =  $2,37 \geq Z$  tabel : 1,96 atau  $H_a$  diterima,  $H_o$  ditolak.

Untuk mengetahui seberapa besar sumbangan prosentase secara bersama-sama antara variabel independen dengan variabel dependen dengan menggunakan perhitungan uji statistik yang menunjukkan hasil sebesar 67% dan selebihnya 33% kemungkinan dipengaruhi oleh variabel-variabel lain. Maka peneliti anjurkan kepada pihak-pihak lain yang masih berminat untuk mengkaji permasalahan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir, khususnya yang menyangkut penelitian pengembangan atau *development research*.

## **ABSTRACT**

### **THE IMPLEMENTATION OF PARKING RETRIBUTION POLICY AT SEMARANG**

Revenue report of parking retribution collection in fiscal year 1995/1996 – 2000/2001 in fact can be realized between 60% - 80%, the target can not be realized because of the lack of public support in giving information about parking problems so that there is ineffective communication and has not showed an optimum benefit. In the other hand, the problem that is faced by Parking Management Unit of Semarang Transportation Agency must be found its solution according to the aim of the research that is to know relations between independent variables (operator capability, public support, communication and its usefulness) with dependant variable (success of parking retribution policy).

Population in this research is all staff of Parking Management Unit Office of Semarang Transportation Agency that is 99 employees and sample that is taken is 60% of the whole population that in  $60\% \times 99 = 60$  employees that is considered as representative. Technique of sampling is Purposive Random Sampling and technique of data collection that is by editing, coding and tabulating.

Next, to know how big is the relation between those variables, it is used the hypothesis by statistic test that is Rank Kendall Coefficient, Kendall Concordant Coefficient and Determination Coefficient.

Based on the result of research by using Rank Kendall Coefficient, there is relation between operator capability and Implementation of Parking Retribution Policy that show significant relation, by considering value of  $Z \text{ count} = 3,27 \geq Z \text{ table: } 1,96$  or  $H_a$  is accepted,  $H_o$  is rejected. In order to know relation between public support and Implementation of Parking Retribution Policy that perform a significant relation by considering value of  $Z \text{ count} = 3,27 \geq Z \text{ table: } 1,96$  or  $H_a$  is accepted,  $H_o$  is rejected. And to know relation between communication with the Implementation of Parking Retribution Policy that show a significant relation by considering  $Z \text{ count} = 2,66 \geq Z \text{ table: } 1,96$  or  $H_a$  is accepted,  $H_o$  is rejected. To know the relation between benefit with the Implementation of Parking Retribution Policy that perform a significant relation by considering value of  $Z \text{ count} = 2,37 \geq Z \text{ table: } 1,96$  or  $H_a$  is accepted,  $H_o$  is rejected.

To know how big the contribution of joint percentage between independent variable with dependant variable by using calculation statistic that show the result as much as 67% and the rest 33% might be influenced by other variables. So, the researcher give suggestion to other parties who has intention to investigate the problem about the Implementation of Parking Retribution, especially that deal with development research.

## KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala karunia yang telah dilimpahkan kepada kami, selesailah penulisan tesis dengan judul **Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Kota Semarang**.

Penulis sangat menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam penulisan tesis ini yang disebabkan oleh keterbatasan penulis baik kemampuan maupun waktu. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati kami siap menerima masukan-masukan yang bersifat konstruktif demi penyempurnaan tesis ini.

Dalam proses penulisan mulai dari awal hingga selesai penulis telah memperoleh arahan, bimbingan, dukungan serta berbagai masukan yang sangat bermanfaat dari yang terhormat Bapak Prof. Drs. Y. Warella, MPA, PhD. Dan Ibu Dra. Susi Sulandari, MSi, selaku pembimbing Utama dan pembimbing kedua dan juga kepada Bapak Prof. Drs. Hartoyo selaku Dosen Penguji Utama dan Ibu Dra Dyah Hariani, MM selaku dosen penguji kedua, kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya. Kepada teman-teman sejawat di program studi Magister Administrasi Publik Universitas Diponegoro Semarang yang telah banyak memberikan masukan demi perbaikan penulisan tesis ini dan tidak lupa kami sampaikan terima kasih.

Pada kesempatan ini pula penulis menyampaikan terima kasih kepada :

1. Bapak Direktur Program Pasca Sarjana dan Bapak Rektor Universitas Diponegoro Semarang, yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk

menambah wawasan dan ilmu pengetahuan pada Program Pasca Sarjana Magister Administrasi Publik Universitas Diponegoro Semarang

2. Bapak Gatot Hardiyanto, selaku penanggung jawab pelaksanaan Pemungutan Retribusi Parkir beserta Staf Unit Pengelola Perparkiran Dinas Perhubungan kota Semarang, yang telah meluangkan waktu untuk wawancara dan pengumpulan data.
3. Suamiku tercinta dan anak-anakku tersayang atas iringan doa, ketabahan dan pengertiannya selama mengikuti pendidikan Program Pasca Sarjana.
4. Semua pihak yang telah memberikan andil dalam penulisan tesis ini yang tidak dapat kami sebutkan satu persatu.

Semoga Allah Swt. Memberikan limpahan rahmat, taufiq dan hidayah-Nya dan akhir kata semoga kehadiran tesis ini dapat memberikan manfaat bagi yang membutuhkannya.

Semarang, Maret 2002

Penulis,

SRI SURAMI



## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
LEMBAR PENGESAHAN .....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
LEMBAR PERNYATAAN .....	iv
ABSTRAK .....	v
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI .....	ix
DAFTAR GAMBAR .....	xii
DAFTAR TABEL .....	xiii
 BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Identifikasi dan Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian .....	10
D. Kegunaan Penelitian .....	11
 BAB II : TINJAUAN PUSTAKA	
A. Landasan Teori .....	12
B. Pembahasan Penelitian .....	32
C. Hipotesis .....	34

**BAB III : METODE PENELITIAN**

A. Rancangan Penelitian .....	36
B. Ruang Lingkup .....	36
C. Lokasi Penelitian.....	37
D. Variabel Penelitian.....	37
E. Jenis dan Sumber Data.....	40
F. Instrumen Penelitian.....	40
G. Populasi dan Teknik Pengambilan Sampel .....	41
H. Teknik Pengumpulan Data .....	41
I. Teknik Analisis Data dan Pengujian Hipotesis .....	42

**BAB IV : DESKRIPSI ORGANISASI UNIT PENGELOLA  
PERPARKIRAN (UPP) DINAS PERHUBUNGAN  
KOTA SEMARANG**

A. Sejarah Pembentukan Organisasi UPP .....	46
B. Kedudukan, Tugas dan Fungsi UPP .....	48
C. Susunan Organisasi Kantor UPP .....	49
D. Keadaan Responden .....	55

**BAB V : HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS HASIL PENELITIAN**

A. Hasil Penelitian .....	58
B. Analisis Hasil Penelitian .....	83

	Halaman
BAB VI : PENUTUP	
A. Kesimpulan .....	95
B. Saran – saran .....	96
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN – LAMPIRAN	

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar I.1 Teori – teori yang mendasarinya Penelitian .....	13
Gambar IV.2 Bagan Organisasi UPP Dinas Perhubungan .....	54

## DAFTAR TABEL

### TABEL I

1. Laporan Penerimaan Hasil Pemungutan Retribusi Parkir Tahun Anggaran 1995/1996 – 2000/2001.....	6
2. Penerimaan Retribusi Parkir Tahun Anggaran 1999/2000 - 2000/2001	8

### TABEL IV

1. Kelompok Responden.....	56
2. Masa kerja Responden .....	56
3. Jabatan/Golongan Responden .....	57

### TABEL V

1. Tingkat Pendidikan .....	59
2. Lamanya Bekerja .....	60
3. Pengalaman Kerja .....	60
4. Kelebihan Uang Pemungutan .....	61
5. Kesesuaian Tugas dengan Peraturan.....	62
6. Melaporkan Masalah.....	63
7. Pemeliharaan Area Parkir.....	63
8. Interaksi Arus Komunikasi.....	65
9. Konsistensi Sikap Masyarakat.....	65
10. Keadaan Menerima Laporan .....	66
11. Ketersediaan Fasilitas Area Parkir.....	67

12. Manfaat Tujuan Retribusi Parkir .....	68
13. Kesesuaian Implementasi .....	69
14. Manfaat hasil yang Dicapai .....	70
15. Pemberian Pelayanan .....	70
16. Hubungan lamanya bekerja dengan Pemberian Pelayanan kepada Pengguna Parkir .....	71
17. Hubungan pengalaman bekerja dengan Kesesuaian Implementasi dengan kehendak masyarakat .....	73
18. Hubungan tugas Pekerja dengan Pemberian Pelayanan .....	75
19. Hubungan Pemeliharaan Area Perparkiran dengan Kemanfaatan Hasil	76
20. Hubungan Konsistensi Sikap Masyarakat dengan Kesesuaian Implementasi .....	78
21. Hubungan Ketersediaan Birokrasi dalam Menerima Laporan dengan Pemberian Pelayanan kepada Masyarakat .....	79
22. Hubungan Ketersediaan Fasilitas Area Parkir dengan Kemanfaatan Hasil yang dicapai .....	81
23. Hubungan Manfaat Retribusi Parkir dengan Kesesuaian .....	82

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Dalam rangka pelaksanaan Otonomi Daerah di negara Indonesia dewasa ini, salah satu sasaran utamanya adalah untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Sendiri (PADS). Dalam pelaksanaan Otonomi Daerah tersebut diserahkan untuk mencapai tujuan nasional sebagaimana dimuat dalam pembukaan Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah Nomor 22/1999 yang pelaksanaannya dilakukan secara bertahap sesuai dengan prioritasnya, yaitu pendekatan yang bersifat menyeluruh mempunyai sasaran jangka panjang ialah agar Aparatur Pemerintah dapat menjadi alat yang efisien, efektif, bersih dan berwibawa untuk menjalankan peranannya dalam mendukung proses pembangunan nasional. Pelaksanaan secara bertahap sesuai dengan urutan prioritasnya dimaksudkan bukan dengan segera, melainkan juga agar tenaga, biaya, keahlian serta waktu yang tersedia dapat digunakan secara optimal.

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa aparat Pemerintah Daerah pemegang peranan dalam pelaksanaan Otonomi Daerah. Agar Otonomi Daerah di Indonesia dapat berhasil dengan baik. Aparat Pemerintah Daerah terutama dari tingkat *grass roots* inilah yang pada akhirnya menjadi pelaksana-pelaksana kegiatan usaha pemerintah. Oleh karena itu agar keberhasilan Otonomi Daerah

dapat tercapai dengan baik diperlukan faktor-faktor pendukung, salah satunya melalui kemampuan pelaksana dari pegawai itu sendiri. Dengan kemampuan pelaksana tersebut akan mendukung keberhasilan Otonomi Daerah yang telah direncanakan, sehingga dapat mencapai PADS yang telah ditetapkan.

Hal tersebut sesuai dengan pendapat dari J. Sulamto (2001 : 20) bahwa “Tujuan Otonomi Daerah tersebut hanya dapat dicapai melalui PADS yang direncanakan dengan realistis serta dilaksanakan secara bertahap dan bersungguh-sungguh. Otonomi Daerah hanya dapat dilaksanakan dengan berdaya guna dan berhasil guna di bawah pimpinan pemerintah yang stabil dan berwibawa dan didukung dengan hasil maupun kemampuan pelaksana dari pegawai pemerintah yang sempurna. Kesempurnaan pemerintah pada pokoknya tergantung pada hasil atau prestasi kerja dari para pelaksana”.

Dari pendapat tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa keberhasilan pelaksanaan Otonomi Daerah tergantung pada kemampuan pelaksana daerah. Hal ini perlu disadari bahwa Otonomi Daerah yang telah direncanakan dengan baik tidak akan tercapai tanpa dukungan publik dan kemampuan pelaksana pemerintah daerah terutama di dalam usaha untuk menghimpun dana secara wajar dan tertib termasuk penggalian sumber-sumber keuangan baru yang tidak bertentangan dengan kepentingan nasional melalui pemungutan dengan berbagai sumber-sumber pendapatan asli daerah, salah satu organisasi yang turut mendukung adalah Unit Pengelola Perpajakan (UPP) pengelola perpajakan Dinas Perhubungan Kota Semarang. UPP perpajakan ini dibentuk berdasarkan Surat Keputusan Walikota Semarang Nomor, 061.1/1693 Tahun 2001 tentang Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi UPP Dinas Perhubungan sebagai berikut :

- 1) **Kedudukan**, Unit Pelaksana Perpajakan adalah suatu unsur pelaksana



Pemerintah Daerah. Unit Pelaksana Perpajakan dipimpin oleh seorang Kepala Unit Pelaksana Perpajakan yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Walikota, 2) **Tugas Pokok**, Unit Pelaksana Perpajakan mempunyai tugas pokok menyelenggarakan kegiatan pengelolaan perpajakan yang meliputi kegiatan – kegiatan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian, melaksanakan tugas – tugas lain yang diberikan oleh Walikota. 3) **Fungsi**, Unit Pelaksana Perpajakan mempunyai fungsi : a) Perencanaan Pengelolaan Perpajakan yang meliputi yaitu : Perencanaan pengembangan wilayah perpajakan, Perencanaan pengaturan di bidang perpajakan, Perencanaan pengadaan sarana perpajakan, Perencanaan tenaga kerja, pelayanan dan penerangan pada masyarakat, b) Pelaksanaan penyelenggaraan dan pengelolaan pemungutan retribusi perpajakan, c) Pengendalian perpajakan, d) Pengurusan tata usaha dan administrasi, 4) **Susunan Organisasi Kantor UPP Perpajakan**, terdiri dari : a) Kepala Unit Pelaksana Perpajakan yaitu : membawahi semua bagian yang ada pada Kantor Unit Pelaksana Perpajakan, b) Sub bagian tata usaha yaitu : mempunyai tugas pengelolaan kepegawaian, keuangan, perlengkapan, ketatalaksanaan, c) Seksi Perencana yaitu mempunyai tugas : Merencanakan pengembangan wilayah perpajakan yang meliputi perintisan atas lokasi, Merencanakan pengaturan perpajakan untuk mewujudkan penataan lingkungan perkotaan yang aman, tertib, lancar, kelancaran lalu lintas, dan merencanakan peningkatan pelayanan kepada masyarakat dengan jalan mengadakan latihan / pendidikan ketrampilan kepada petugas parkir. d) Seksi

Operasi bertugas yaitu Pelayanan masuk dan keluarnya kendaraan di terminal/pangkalan, Pelayanan dengan kendaraan yang akan diparkir, Penyerahan karcis parkir dan penerimaan pembayaran retribusi parkir, dan Pelayanan masuk dan keluarnya kendaraan di taman parkir. e) Seksi pengendalian bertugas melaksanakan pengendalian dengan pengelolaan perparkiran dengan kegiatan : Pengelolaan perparkiran dan menangani yang sebaik – baiknya khususnya di kawasan yang sangat padat kendaraan. Disamping itu mengadakan penelitian dengan sistim pengaturan lalu lintas, tertib dan ketertiban kendaraan yang diparkir terutama pada kawasan yang padat kendaraan serta seimbang dengan adanya sarana perparkiran yang memadai, perlu penanganan yang sebaik – baiknya dan juga melakukan pengawasan atas ketertiban pemberian karcis dan penerimaan pembayaran retribusi parkir serta mengambil langkah – langkah dengan penyelewengan yang dilakukan oleh petugas.

Pemilihan jenis retribusi parkir tersebut di atas sebagai upaya untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah guna membiayai pembangunan daerah dipandang tepat, bila dilihat dari beberapa keunggulan dari pemungutan jenis retribusi ini dibandingkan dengan pungutan pajak daerah atau sumber-sumber lainnya.

Yosef Riwukaho (1997 : 43) menyebutkan beberapa keunggulan-keunggulan retribusi parkir dibandingkan dengan pajak daerah. Keunggulan-keunggulan tersebut antara lain : 1) Diboletkannya kekembaran pungutan di lapangan retribusi, sedangkan pajak daerah tidak boleh, 2) Adanya pemberian

jasa atau kontrapresiasi, 3) Retribusi dibayar oleh siapa saja yang telah menggunakan jasa atau mengenyam jasa dari pemerintah daerah, pajak daerah di bayar oleh orang-orang tertentu yaitu para wajib pajak antara, 4) Pemungutan retribusi dapat dilakukan berulang kali sepanjang dipergunakannya jasa pelayanan dan biasanya tidak diangsur pembayarannya.

Berdasarkan pendapat di atas telah nyata dapat diketahui bahwa hasil dari pemungutan retribusi parkir merupakan dana yang potensial untuk pendapatan daerah guna pembiayaan pembangunan. Retribusi parkir ini diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 10 tahun 2001. Retribusi parkir termasuk sumber pendapatan daerah yang ideal bagi pembangunan.

Dari hasil pemungutan retribusi parkir yang telah ditentukan dari pemerintah, diharapkan dapat benar-benar dilaksanakan dengan baik dan dapat hasil yang memuaskan, sehingga dalam melaksanakan pembangunan di daerah akan lancar karena tersedianya dana khususnya yang berasal dari retribusi parkir. Namun kenyataannya dalam pelaksanaan pemungutan retribusi parkir masih sering terjadi ketidaklancaran, sehingga akan mengurangi pemasukan dari hasil pemungutan retribusi parkir tersebut. Menurut Mulyadi (2001 : 7) menyebutkan bahwa "sistem parkir umum yang sekarang ini dalam pemasukan retribusi banyak kelemahannya juga kurangnya disiplin dari pegawai (bekerja seenaknya) yang menyebabkan setoran retribusi jumlahnya berkurang, paling hanya 60% sampai 80% yang diterima". Disamping itu penerimaan secara global pertahunnya sering menunjukkan kurangnya hasil atau tidak sesuai dengan target yang telah ditentukan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 1.1.  
Laporan Penerimaan Hasil Pemungutan Retribusi Parkir  
Tahun Anggaran 1995/1997 – 2000/2001

Tahun Anggaran	Target (1tahun)	Realisasi	%
1995/1996	Rp. 4.516.342.000	Rp. 4.030.041.070	89,23
1996/1997	Rp. 5.600.000.000	Rp. 5.121.579.116	91,46
1997/1998	Rp. 5.451.057.000	Rp. 5.528.092.763	101,41
1998/1999	Rp. 3.277.662.000	Rp. 1.776.939.337	54,21
1999/2000	Rp. 1.400.600.000	Rp. 1.518.009.105	108,38
2000/2001	Rp. 1.332.575.500	Rp. 1.022.757.767,43	76,75
2001/2002	Rp. 1.723.337.000	Rp. 1.220.447.821,99	70,81

Sumber : Unit Pengelola Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Semarang  
Desember, 2001

Berdasarkan Tabel 1.1 di atas, maka dapat diketahui bahwa hasil pemungutan parkir Dinas Perhubungan Kota Semarang dari Tahun Anggaran 1995/1996 – 2000/2001 ternyata realisasi targetnya hanya berkisar antara 60% - 80%, permasalahan ini disebabkan karena rendahnya kemampuan pelaksana dalam menangani pengelolaan perparkiran, hal ini dapat dibuktikan ada sebagian pengguna parkir tidak diberikan karcis retribusi parkir dan rendahnya dukungan publik dalam memberikan informasi yang berkenaan dengan prosedur perparkiran, dan juga dapat dilihat bahwa pengguna parkir apabila tidak diberikan retribusi parkir tidak mempersoalkan serta juga rendahnya komunikasi antara aparat pelaksana dengan pengguna parkir, dalam hal ini sering terjadi tempat area parkir penataannya tidak tertib sehingga sulit

keluar masuk area parkir dan pada akhirnya kemanfaatannya yang diperoleh pengguna parkir tidak sesuai dengan yang diharapkan.

Untuk mencapai tugas-tugas yang harus dilaksanakan tersebut diperlukan suatu kemampuan pelaksana yang trampil, cakap, mampu melaksanakan tugas dengan baik, sesuai aturan, lancar, efektif, dan efisien dalam bidang perparkiran, sehingga dapat mencapai target yang telah ditentukan. Oleh karena itu diperlukan dukungan publik guna mendukung Pendapatan Asli Daerah melalui retribusi parkir.

#### **B. Identifikasi dan Rumusan Masalah**

Penerimaan rutin daerah bersumber dari Pendapatan Asli Daerah, subsidi dari pemerintah pusat atau dapat bersumber dari daerah otonom yang lebih tinggi tingkatannya, serta bersumber dari pendapatan rutin lainnya. Dari beberapa sumber penerimaan rutin tersebut, penulis lebih menekankan perhatiannya pada pengelolaan sumber pendapatan berdasarkan hasil pengamatan selama pra survai, dapat dilihat tentang kondisi keuangan Kota Semarang, yang bersumber dari Pendapatan Asli Daerah yang dibandingkan dengan pemasukan-pemasukan dari sektor retribusi parkir. (dalam juta rupiah)

Tabel 1.2.  
Penerimaan Retribusi Parkir Tahun Anggaran 1999/2000 - 2000/2001 ..

Tahun anggaran	APBD	PADS	Retribusi Parkir	
			Target	Nyata
2000/2001	Rp. 28.125.134.802	Rp. 5.763.742.546	Rp. 1.332.575.500	Rp.1.022.757.767,43
2001/2002	Rp. 39.557.471.560	Rp.7.492.581.903	Rp. 1.723.337.000	Rp. 1.220.447.821,99

Sumber : UPP Dinas Perhubungan Kota Semarang, Desember 2001

Dari gambaran Tabel 1.2 di atas, maka dapat diketahui bahwa pada tahun 2000/2001 dibandingkan dengan 2001/2002 Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) Kota Semarang mengalami kenaikan. Demikian juga dengan Pendapatan Asli Daerah Sendiri (PADS) yang mengalami kenaikan hampir 100%. Namun pada kenyataan lain, kenaikan PADS tidak diimbangi oleh target pencapaian sumber pendapatan dari retribusi parkir. Memang dalam skala angka dan persentase, pemasukan retribusi parkir pada tahun yang sama juga mengalami kenaikan. Namun masalahnya tidak tercapainya kondisi seperti yang diharapkan inilah letak permasalahan. Yaitu target pemasukan yang ditetapkan Unit Pengelola Perparkiran (UPP) Dinas Perhubungan sendiri ternyata dalam realisasinya tidak dapat tercapai.

Berdasarkan uraian tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa adanya peningkatan PADS ini akan berakibat positif dengan penyelenggaraan pemerintah di daerah yang bersangkutan. Namun pada sisi lain, tidak terpenuhinya target pemasukan oleh UPP Dinas Perhubungan sebagai salah satu pemasukan dari PADS merupakan suatu kendala yang mesti dicarikan jalan

pemecahannya. Tidak tercapainya target pemasukan dari retribusi parkir ini sedikit banyak akan berhubungan dengan tingkat penerimaan rutin Daerah Semarang. Lebih jauh lagi hal tersebut akan berakibat pada terganggunya laju kelancaran penyelenggaraan Pemerintah Daerah yang bersangkutan. Adanya fenomena-fenomena di atas, maka mendorong peneliti untuk mengamati lebih lanjut hubungan kemampuan pelaksana, dukungan publik, komunikasi dan kemanfaatan dengan implementasi kebijakan retribusi parkir di Kota Semarang.

Dari identifikasi tersebut, maka akan dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Apakah Ketidakberhasilan Implementasi Kebijakan retribusi parkir disebabkan oleh rendahnya kemampuan pelaksana.
2. Apakah Ketidakberhasilan Implementasi Kebijakan retribusi parkir disebabkan oleh rendahnya dukungan publik.
3. Apakah Ketidakberhasilan Implementasi Kebijakan retribusi parkir disebabkan oleh rendahnya komunikasi.
4. Apakah Ketidakberhasilan Implementasi Kebijakan retribusi parkir disebabkan oleh rendahnya kemanfaatan.
5. Apakah Ketidakberhasilan Implementasi Kebijakan retribusi parkir disebabkan oleh rendahnya kemampuan pelaksana, dukungan publik, komunikasi, dan kemanfaatan.

### C. Tujuan Penelitian

Suatu research, khususnya dalam ilmu-ilmu sosial, pada umumnya bertujuan untuk menemukan, mengembangkan atau menguji kebenaran suatu pengetahuan, (Sutrisno Hadi, 1994 : 3).

Sedangkan menurut Sofian Effendi, tujuan pokok dari penelitian sosial adalah “menerangkan fenomena sosial. Dalam memahami fenomena itu seringkali peneliti menghubungkan fenomena tersebut dengan fenomena lain” (Sofian Effendi, 1996 : 12) Dengan demikian penelitian adalah suatu proses kegiatan ilmiah untuk memperoleh, memperedam, menerangkan serta menguji suatu hasil pemikiran awal yang berupa dugaan tentang suatu masalah, dengan cara mengumpulkan data di lapangan sesuai dengan masalah yang ingin ditemukan dan diuji kebenarannya.

Berdasarkan uraian di atas, maka tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah :

1. Untuk mengetahui hubungan antara kemampuan pelaksana dengan keberhasilan implementasi kebijakan retribusi parkir.
2. Untuk mengetahui hubungan dukungan publik dengan keberhasilan implementasi kebijakan teribusi parkir.



3. Untuk mengetahui hubungan komunikasi dengan keberhasilan implementasi kebijakan retribusi parkir
4. Untuk mengetahui hubungan kemanfaatan dengan keberhasilan implementasi kebijakan retribusi parkir.
5. Untuk mengetahui hubungan antara kemampuan pelaksana, dukungan publik, komunikasi dan kemanfaatan dengan keberhasilan implementasi kebijakan retribusi parkir.

**D. Kegunaan Penelitian :**

1. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan tambahan ilmu pengetahuan, khususnya mengenai pemungutan retribusi parkir yang efektif untuk dilaksanakan.
2. Memberikan masukan kepada Unit Pengelola Perparkiran Kota Semarang, khususnya tentang efektivitas implementasi kebijakan retribusi parkir yang telah dilaksanakannya, beserta alternatif yang diberikan guna perbaikan sistem perparkiran yang ada selama ini.
3. Memberikan alternatif kepada peneliti lain yang masih berminat mengkaji permasalahan sistem pemungutan retribusi parkir yang berlaku di Kota Semarang, khususnya yang menyangkut penelitian pengembangan atau *development research*.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Landasan Teori**

##### **1. Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir**

Implementasi kebijakan merupakan suatu analisis yang bersifat evaluasi, dengan konsekuensi lebih melakukan retrospeksi daripada prospeksi yang memiliki tujuan ganda, yakni : (a) memberikan informasi kepada (para) pembuat kebijakan tentang bagaimana program-program mereka berlangsung atau dijalankan dan (b) menunjukkan faktor-faktor yang dapat dimanipulasi (diubah) supaya diperoleh pencapaian hasil secara lebih baik, untuk kemudian memberikan alternatif kebijakan baru atau sekedar cara implementasi lain.

Dalam pandangan Lester (1987:19) implementasi dapat dikonseptualisasikan sebagai suatu proses, suatu hasil (out put) dan sebagai suatu akibat (out comes). Sebagai proses, implementasi adalah suatu rangkaian keputusan dan tindakan yang bertujuan menempatkan suatu keputusan otoritatif awal dari legislatif pusat ke dalam suatu akibat. Dengan demikian ciri esensial dari proses implementasi adalah performance yang tepat waktu dan memuaskan. Sebagai hasil, implementasi menyangkut tingkatan seberapa jauh tujuan yang telah diprogramkan itu benar-benar memuaskan dan sebagai akibat, implementasi mengandung implikasi adanya beberapa perubahan yang dapat diukur dalam masalah-masalah besar yang menjadi sasaran program atau kebijakan.

Pada dasarnya ada dua pendekatan dalam melakukan analisis implementasi. Pertama, pendekatan kepatuhan. Pendekatan ini beranggapan bahwa implementasi kebijakan akan berhasil apabila para pelaksananya mematuhi petunjuk-petunjuk yang diberikan oleh birokrasi atas yang

menetapkan kebijakan tersebut. Kedua, perspektif *"What's happening"*. Pendekatan ini memotret pelaksanaan suatu kebijakan dari segala hal, dengan asumsi bahwa implementasi kebijakan melibatkan dan dihubungkan oleh segala ragam variabel dan faktor. Dengan demikian, apa yang terlibat dan berlangsung didalam implementasi jauh lebih penting untuk ditangkap dan dikaji daripada mempersoalkan sesuai tidaknya implementasi dengan keharusan-keharusan yang semestinya dilakukan.

Untuk lebih jelasnya variabel – variabel yang akan diteliti, maka dapat dilihat gambar teori-teori yang mendasari penelitian ini sebagai berikut :

Gambar I.1  
Teori – teori yang mendasari penelitian

Lester	G. Edward III	Sabatier dan Mazmanian	Van Meter dan Van Horn	Grindle
- Kelompok sasaran	- Kelompok sasaran	- <b>Dukungan publik</b>	- Standart dan sasaran kebijakan	- Kepentingan yang ingin dicapai
- Implementasi kebijakan	-	-	-	- <b>Kemanfaatan</b>
-	- Kemampuan pelaksana	- Komitmen pelaksana	- Kemampuan pelaksana	- Jangkauan perubahan
-	- Sumber daya	- Sikap lingkungan	- Sumber daya	- Pelaksana program
-	-	- Deskripsi pelaksana	-	- Sumber yang tersedia
-	-	- Integrasi organisasi pelaksana	-	- Letak pengambil keputusan
-	- Struktur birokrasi	-	- Karakteristik lembaga pelaksana	- Power, kepentingan, strategi
- Organisasi	- Komunikasi	Akses formal pelaksana	-	- Karakteristik lembaga dan penguasa
		-	- <b>Komunikasi</b>	- Kepatuhan dan daya tangkap
				-

## 2. Kemampuan Pelaksana

Implementasi kebijakan merupakan fungsi dari kemampuan organisasi pelaksana untuk melakukan apa yang diharapkan untuk dikerjakan (Van Meter dan Van Horn, 1995 : 15). Kemampuan Pelaksana untuk melaksanakan kebijakan ini seringkali terganggu oleh rendahnya kapasitas staf, banyaknya volume pekerjaan melebihi kapasitas pekerja, informasi yang tidak memadai serta sumber keuangan yang tidak menjamin.

Organisasi – organisasi dengan prosedur – prosedur perencanaan yang luwes dan kontrol yang besar mungkin lebih dapat menyesuaikan dengan tanggung jawab pelaksana dalam mengimplementasikan kebijakan retribusi parkir.

Oleh karena itu kemampuan pelaksana tentang ukuran – ukuran dasar dan tujuan – tujuan kebijakan adalah penting. Arah kecenderungan pelaksanaan dengan ukuran – ukuran dasar akan memberikan kontribusi bagi keberhasilan implementasi Kebijakan Retribusi Parkir.

Pelaksana menunjuk pada korps pejabat pelaksana tingkat menengah dan bawah memiliki tanggung jawab untuk melaksanakan kebijakan di dalam suatu wilayah tertentu (Grindle, 1990 : 17). Kemampuan pelaksana memiliki kedudukan yang strategis dan dapat memberikan dampak yang menentukan pada keputusan – keputusan

alokatif individual. Mereka bisa memilih lokasi untuk suatu instalasi baru, menentukan siapa penerima kontrak – kontrak kecil atau lokal, memenuhi syarat tidaknya pihak – pihak ingin berpartisipasi dalam suatu Kebijakan Retribusi Parkir.

Ada dua unsur dari respon kemampuan pelaksana yang dapat mempengaruhi kemampuan dan kemauan mereka untuk melaksanakan kebijakan yaitu : (1) kognisi, yaitu pemahaman tentang kebijakan, dan (2) respon mereka ke arah kognisi itu (menerima, netral atau menolak) (G. Edward III, 1980:23)

Menurut Arief Budiman (1998 : 18) bahwa gagasan-gagasan G. Edward III itu ternyata relevan dengan teori-teori makro-sosiologis yang beraneka ragam mengenai kemampuan pelaksana. Dalam hal ini, teori-teori Neo-Marxis dan teori-teori tentang modernisasi menunjukkan persamaan-persamaan yang menonjol. Walaupun ada perbedaan pandangan mengenai peran pemerintah, semua tradisi itu hampir secara implisit mengasumsikan cara kerja yang relatif efektif dari alat-alat administrasinya. Hubungan-hubungan administratif antara pemerintah pusat dan periferi sementara itu belum diteliti sebagaimana mestinya, terutama jika dibandingkan dengan efek-efek kebijakan yang telah melahirkan banyak sekali telaah-telaah pada tingkat setempat. Walaupun telaah-telaah Neo Marxis dan fungsionalis berbeda dalam penilaian mereka mengenai peran elit-elit politik di negara-negara Ketiga, keduanya

menganut pandangan yang mekanistik mengenai birokrasi sebagai alat elit-elit politik yang “menakut-nakuti” atau yang “penuh kebajikan”.

Birokrasi-birokrasi dan dukungan politik dikonsepsikan sebagai pelaksana tujuan – tujuan dan kepentingan-kepentingan pusat politik. Pandangan-pandangan dan kepentingan-kepentingan itu, menentukan caranya badan-badan administratif perantara beroperasi. Sebagai badan-badan, alat-alat yang statis dan netral, yang oleh pihak berwajib digunakan untuk maksud-maksud mereka, badan tersebut hanya sekedar melaksanakan kebijakan (A.O. Hirsman, 1991 : 73).

Adanya suatu kenyataan bahwa berkembang-biaknya kantor-kantor negara pada tingkat daerah dan setempat menunjukkan suatu indikasi bahwa semakin besarnya kontrol pusat dengan periferi. Sebagaimana diungkapkan oleh Worlf (1992 : 46) bahwa faham tentang bertambahnya kontrol dan integrasi dicerminkan oleh kiasan tentang “tingkat-tingkat: Tingkat-tingkat merupakan bagian dari suatu bangunan yang baik, yang harus kokoh apabila ia menjadi lebih tinggi. Sifat hubungan antara tingkat-tingkat itu tidak menjadi masalah. Persoalan kuncinya adalah keinginan (yang baik atau buruk) dan hasil-hasil yang dicapai (yang bermanfaat atau merugikan) (Arief Budiman, 1998 : 41).

Sebagai akibat dari gagasan-gagasan tersebut di atas adalah, di mana unit-unit administrasi dianggap sebagai bagian-bagian sebuah mesin yang sudah diminyaki dengan baik. Diantara mereka ada yang memandang “mesin” ini sebagai alat elit-elit tertentu dalam perjuangan mereka untuk merebut hegemoni dan terjadinya pemusatan kekuasaan di tangan pejabat-pejabat pusat (Bodley, 1992 : 67).

Melihat beberapa pendapat tersebut di atas bahwa kemampuan pelaksana yang dimaksudkan adalah bagaimana kemampuan pelaksana

kebijakan Retribusi Parkir, melibatkan dua pihak yang saling berhubungan. Organisasi pelayanan publik yang menyediakan jasa publik dan masyarakat sebagai pemanfaat pelayanan publik di pihak lain. Oleh karenanya keberhasilan implementasi Kebijakan Retribusi Parkir sangat ditentukan oleh hubungan kedua belah pihak atau dengan kata lain bahwa dalam implementasi Kebijakan Retribusi Parkir, Kemampuan Pelaksana adalah kemampuan mengelola jasa perparkiran secara efisien dan efektif.

### **3. Dukungan Publik**

Sebelum membicarakan lebih jauh mengenai dukungan publik dianggap perlu untuk membahas tentang konsep dukungan publik itu sendiri.

Menurut Sabatier dan Mazmanian (1991 : 24) menjelaskan bahwa untuk sebagian besar proses implementasi kebijakan sangat bergantung pada dukungan publik. Selain itu, implementasi kebijakan juga melibatkan sejumlah interaksi dan saling hubungan di antara badan-badan yang terlibat di dalam proses implementasi.

Bertolak dari pemikiran tersebut diatas, maka dapat dikatakan bahwa bagaimanapun dukungan publik mempunyai peranan yang sangat menentukan dalam proses implementasi kebijakan.

Dilihat dari perspektif ini, maka dukungan publik diartikan sebagai proses perubahan dan pertumbuhan organisasi, khususnya organisasi masyarakat ke arah yang rasional sesuai dengan perkembangan.

Disadari atau tidak, dampak gagasan Sabatier dan Mazmanian mengenai dukungan publik sebagai suatu cara memerintah yang relatif

efisien dan efektif sangat besar hubungannya dalam telaah-telaah mengenai implementasi kebijakan, yang dilandasi argumen tentang perlunya dorongan untuk mengadakan perubahan. Dalam hal ini orang membedakan antara politik (politics) dan kebijakan (policy).

Dukungan publik dipandang sebagai suatu alat ditangan pihak publik untuk melaksanakan keputusan – keputusan politik mereka. Ini tercermin dalam konsep kebijakan yang dibedakan dari politik. Dukungan publik tidak dilibatkan dalam, akan tetapi dipisahkan dari proses pengambilan keputusan politik. Tujuan-tujuan yang harus dicapai ditentukan dalam proses politik. Dukungan publik “menerjemahkan” keputusan – keputusan politik ke dalam kebijakan, program-program dan proyek-proyek. Sebagai alat dukungan publik itu lebih unggul dibandingkan dengan bentuk – bentuk birokrasi (Weber, 1996 : 14).

Di samping itu, implementasi yang *enter down* sangat mendominasi proses kebijakan. Strategi implementasi ini melihat bahwa dukungan publik hanya dapat ditimbulkan oleh beberapa gen tertentu, sementara rakyat biasa adalah pihak yang kurang mempunyai inisiatif dalam mengadakan perbaikan, dan pasti menerima ide dari atas dan akan menganggap paling cocok. Dukungan yang demikian ini cenderung tidak menghiraukan atau memperhitungkan perbedaan dalam sistem nilai dan aspirasi dari individu-individu atau kelompok-kelompok lokal. Sehingga dengan demikian menimbulkan ketimpangan – ketimpangan dalam kehidupan masyarakat.

#### 4. Komunikasi

Komunikasi memainkan peranan yang penting bagi berlangsungnya implementasi kebijakan, persyaratan ini menggariskan bahwa harus ada



komunikasi yang sempurna diantara berbagai unsur atau badan yang terlibat di dalam kebijakan (Sholichin Abdul Wahab, 1991 : 42) dalam hubungan ini menyatakan bahwa guna mencapai implementasi yang sempurna barangkali diperlukan suatu satuan sistem administrasi tunggal (unitary administrative system) tanpa kompartementalisasi atau konflik di dalamnya.

Peranan komunikasi dalam suatu kerja sama ini, sangat penting. Komunikasi merupakan urat nadi yang memungkinkan orang – orang dalam suatu kerja sama saling mendapat pikiran, kehendak dan perasaan masing – masing. Tanpa komunikasi tidak mungkin suatu usaha kerja sama dapat berlangsung. (Van Meter dan Van Horn 1981 : 19).

Selanjutnya Riyanto Pratikto (1997 : 19) mengatakan :” .....

hanya melakukan komunikasi yang efektif, kerja sama yang harmonis dan intim dapat ditumbuhkan, dipelihara dan dikembangkan “. Lebih lanjut ditegaskan oleh Miftah Thoha ( 1993 : 137) sebagai berikut : “ Di dalam praktek organisasi, komunikasi yang efektif merupakan prasyarat terbinanya kerja sama yang baik untuk mencapai tujuan”.

Dari beberapa pendapat sarjana di atas dapat diambil suatu kesimpulan, agar usaha komunikasi dapat berjalan sesuai dengan apa yang dikehendaki yaitu tercapainya tujuan organisasi, maka harus ada kerja sama yang baik. Agar kerjasama dapat berjalan dengan baik, maka diperlukan komunikasi yang efektif.

Pengertian komunikasi itu sendiri menurut Keith Davis (1991:1) adalah : “ Proses memindahkan informasi dan .....pengertian dari seseorang kepada orang lain”.

Selanjutnya oleh (Van Meter dan Van Horn 1981 : 25) diberikan pengertian : “ komunikasi merupakan suatu kegiatan usaha manusia untuk menyampaikan apa yang menjadi pikiran dan perasaannya, harapan maupun pengalamannya kepada orang lain “.

Sedangkan menurut Carl I. Hovland ( 1994 : 13) : “ *Communication is the process to modify the behavior of other individuals*”. atau dengan kata lain “ komunikasi adalah proses merubah perilaku orang lain “.

Dari beberapa pengertian komunikasi tersebut di atas dapat disimpulkan, bahwa komunikasi itu suatu pemindahan informasi yang diharapkan akan menimbulkan perubahan sikap dan pandangan orang yang menerima informasi tersebut. Dengan demikian kegiatan komunikasi itu bersifat informatif, yakni agar orang lain mengerti atau tahu dengan sesuatu masalah, dan juga bersifat persuasif, yaitu agar orang lain bersedia menerima suatu paham atau keyakinan dan melakukan sesuatu perbuatan atau kegiatan.

Untuk memahami pengertian komunikasi sehingga dapat ditelusuri secara efektif, di sini dikutipkan paradigma yang dikemukakan oleh Harold Laswell ( 1997 : 13) yang meliputi lima unsur yaitu : 1) komunikator, 2) pesan, 3) media, 4) komunikan, dan 5) efek.

Apabila dirangkumkan secara sederhana sebagai berikut :

Siapa ... mengatakan apa ... bagaimana caranya .... Kepada siapa ..... apa hasilnya. Jadi berdasarkan pada paradigma Lasswell tersebut, komunikasi adalah proses penyampaian pesan oleh komunikator kepada komunikan melalui media yang menimbulkan efek tertentu.

Komunikasi berlangsung antara orang – orang pada tingkatan yang sama. Komunikasi ini semakin diakui sebagai hal yang penting dalam membina koordinasi. Selain itu, komunikasi ini memungkinkan suatu organisasi melakukan hubungan kerjasama dengan organisasi lainnya. Hal ini dimaksudkan agar organisasi memperoleh dukungan dari organisasi lainnya. Sehingga tujuan yang telah ditentukan dapat diintegrasikan dengan tujuan organisasi lainnya. Untuk itu, organisasi birokrasi yang menekankan pada proses belajar, perlu menyadari betapa urgennya jenis komunikasi seperti ini untuk berupaya memanfaatkannya.

Dari uraian – uraian di atas, dapat dimengerti bahwa komunikasi merupakan salah satu dimensi yang sangat penting dan perlu mendapat perhatian oleh setiap organisasi birokrasi. Sebab, keberhasilan daripada organisasi birokrasi dalam mengimplementasikan kebijakan sangat ditentukan oleh efektivitas teknik komunikasi yang digunakannya.

Menurut Kartini Kartono (1993 : 41), teknik komunikasi adalah tata cara hubungan yang efisien baik melalui penggunaan alat – alat komunikasi maupun tidak dengan semua unsur yang saling melibatkan diri dalam suatu unit sosial. Jadi, ada dua hal yang perlu diperhatikan

dalam hubungannya dengan teknik komunikasi ini, yaitu : (a) manfaat komunikasi; dan (b) arus komunikasi.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa komunikasi adalah proses penyampaian informasi yang bermanfaat, yang dapat dilakukan baik secara vertikal (dari atas ke bawah dan dari bawah ke atas) maupun secara horizontal, yang bertujuan untuk memperlancar pelaksanaan tugas.

## **5. Kemanfaatan**

Dari berbagai pandangan mengenai kemanfaatan, oleh David J. Lawless (1994 : 25) diungkapkan bahwa “ pada tingkat yang paling bawah terletak kemanfaatan individu “.

Dijelaskan bahwa dari segi individu atau kelompok tertentu dari masyarakat. Kemanfaatan dinilai lewat proses evaluasi yang akan menjadi dasar perbaikan sistem perpajakan. Pada tingkat berikutnya pemikiran dari segi kemanfaatan kelompok, dalam beberapa hal kemanfaatan kelompok adalah jumlah kontribusi bagi semua anggotanya dan dalam beberapa hal “ kemanfaatan kelompok adalah lebih besar dari jumlah kontribusi tiap – tiap individu”. (Lester, 1987 : 31) Pada pandangan selanjutnya, “ kemanfaatan kebijakan yang terdiri dari individu – individu dan kelompok yang memanfaatkan suatu kebijakan diatas menitik beratkan pada tingkat kemampuan pencapaian tujuan organisasi. Pandangan demikian sejalan dengan Alex Inkeles yang dikutip oleh Amitai Etzioni, (1994 : 24) yaitu “ suatu sukses didefinisikan sebagai keberhasilan dalam merealisasi seluruh

atau setidaknya – tidaknya sebagian besar tujuan yang telah ditetapkan “. Pada kesempatan lain Atzioni mengungkapkan indikator pengukuran yang dipergunakan, sebagai berikut : 1) *Enviromental orientation* ( orientasi dengan lingkungan ), 2) *Optimum allocation of resources* ( alokasi sumber – sumber daya secara optimal ), 3) *Goal realization* ( realisasi tujuan ).

Sedangkan pendapat yang dikemukakan Price (1994 : 389) menunjuk indikator-indikator sebagai berikut : 1) *Productivity*, 2) *Morale*, 3) *Conformity*, 4) *Adaptiveness*, 5) *institutionalization*.

Dari beberapa definisi tentang kemanfaatan diatas, berdasarkan pendekatan tujuan ini keberhasilan organisasi diukur menurut kepentingan organisasi dan pertimbangan masing-masing individu pengamat yang bersangkutan. Meskipun pendekatan tujuan ini secara sepintas kelihatannya lebih sederhana, akan tetapi mengandung beberapa persoalan, yakni meliputi : 1) Pencapaian tujuan tidak dapat segera diukur pada organisasi yang tidak memproduksi barang-barang yang tidak berwujud (*tangible outputs*), 2) Organisasi berusaha mencapai lebih dari satu tujuan dan tercapainya satu tujuan seringkali menghalangi kemampuan untuk mencapai tujuan yang lain, 3) Adanya beberapa tujuan resmi yang harus dicapai dan disepakati oleh semua anggota, adalah diragukan. (Frank Harrison, 1994 : 28).

Secara tegas Richard M. Steers ( 1990 : 5) mengatakan bahwa “kelebihan utama dari pendekatan tujuan dalam menilai kemanfaatan organisasi adalah bahwa sukses organisasi diukur menurut kemanfaatan organisasi dan menurut pertimbangan nilai si pengguna”. Dengan

mengetahui hambatan yang tidak dapat dihindari berakibat menghambat pencapaian tujuan secara maksimal, maka ditentukanlah tujuan yang dapat dicapai secara optimum sebagai hasilnya. Dengan suatu optimasi tujuan memungkinkan penelaahan secara jelas bermacam-macam tujuan yang seringkali saling bertentangan. Di samping beberapa hambatan dalam pelaksanaannya dan sekaligus upaya-upaya mencapai tujuan yang telah ditetapkannya. Dengan demikian pemusatan perhatian pada tujuan yang layak dicapai dan optimal”.

Berdasarkan konsep dan uraian diatas, maka didalam penelitian ini yang dimaksud dengan kemanfaatan pemungutan retribusi parkir adalah keberhasilan unit pelaksana perparkiran untuk memungut retribusi parkir, dengan memanfaatkan sumber daya yang ada, baik yang berfungsi sebagai aparat pemungut retribusi parkir maupun pengguna jasa parkir, didalam mencapai tingkat penerimaan yang optimal sesuai dengan target yang telah ditentukan pada setiap tahun anggaran keuangan daerah.

Mengacu pada konsep-konsep di atas, maka dapat disimpulkan bahwa kemanfaatan retribusi parkir akan dilihat dari pendekatan tujuan, yaitu yang menekankan tingkat pencapaian tujuan yang telah ditetapkan, serta pendekatan sistem yang memandang bagaimana dan mengapa orang di dalam organisasi melaksanakan tugasnya secara individual dan secara kelompok, serta masih memerlukan adanya umpan balik dari lingkungan. Dengan kata lain, dalam pendekatan sistem ini dikenal internal dan eksternal dari organisasi UPP Dinas Perhubungan Kota Semarang.

## 6. Hubungan Kemampuan Pelaksana Dengan Implementasi Kebijakan

Dilihat dari proses kebijakan publik, perdebatan-perdebatan yang paling sering adalah menyangkut sifat-sifat keputusan yang harus diambil pada tingkat-tingkat atas, dan efek-efek kebijakan yang dirasakan pada tingkat setempat. Dari perspektif ini, itulah persoalan - persoalan penting yang menentukan mutu kebijakan retribusi parkir dibandingkan dengan bentuk organisasi sosial lainnya, menyebabkan bahwa proses kebijakan itu sendiri dianggap tidak begitu penting untuk dipelajari. Sifat pertalian birokratis antara pusat politik dan periferi (daerah pinggiran), hampir-hampir tidak menimbulkan masalah. Dimensi-dimensi tipe ideal G. Edward sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, dijadikan sebagai prinsip-prinsip administratif yang dominan dalam kebijakan retribusi parkir.

Model implementasi lain dikembangkan oleh George C. Edwards III (1980:27) yang mengidentifikasi empat faktor yang mempengaruhi implementasi, yaitu : (1) komunikasi, (2) Sumber daya, (3) Disposisi dan (4) Struktur Birokrasi. Bagi Sabatier dan Mazmanian (1989 : 49-50) implementasi kebijakan merupakan fungsi dari tiga variabel. Tiga variabel utama tersebut adalah : (1) karakteristik masalah, (2) struktur manajemen program yang tercermin dalam berbagai macam peraturan yang mengoperasionalkan kebijakan dan (3) faktor-faktor di luar peraturan.

Implementasi yang berhasil seringkali membutuhkan model – model implementasi, mekanisme – mekanisme dan prosedur – prosedur lembaga, sehingga pejabat – pejabat tinggi (atasan) dapat meningkatkan kemungkinan bahwa para pelaksana akan bertindak dalam suatu cara yang konsisten dengan ukuran – ukuran dasar dan tujuan – tujuan kebijakan.

Dalam konteks suatu organisasi pejabat – pejabat mempunyai akses untuk sejumlah mekanisme seperti itu. Mereka memiliki kekuasaan personil seperti : rekrutmen dan seleksi penugasan dan relokasi, kenaikan pangkat dan pemecatan.

## **7. Hubungan Dukungan Publik Dengan Implementasi Kebijakan**

Dukungan publik dalam hal ini dianggap sebagai karakteristik, norma dan pola hubungan yang memiliki hubungan aktual atau potensial dengan apa yang mereka lakukan dalam jalur kebijakan. Selain itu, hubungan antara pelaksana dengan partisipan lain dalam sistem penyampaian kebijakan. Penjelasan yang lebih lengkap sehubungan dengan karakteristik ini adalah : tingkat kontrol dengan keputusan sub – unit dan proses pelaksanaan, sumberdaya publik, validitas dukungan dan tingkat kebebasan dengan komunikasi antara orang – orang di luar maupun di dalam organisasi, dukungan formal dan informal antara pelaksana dengan pembuat kebijakan.

Dukungan publik mengarah pada kebanyakan isu – isu kebijakan yang cenderung mengikuti siklus dimana pada suatu saat meletup namun kemudian merosot secara tajam karena masyarakat mulai menyadari munculnya isu – isu yang memenuhi agenda politik karena adanya suatu peristiwa dalam administrasi program (Sholichin Abdul wahab, 1991 : 31) Sholichin menjelaskan bahwa dukungan publik merupakan perubahan



sikap kelompok – kelompok masyarakat dengan output – output kebijakan lembaga – lembaga pelaksana dalam memainkan peranan yang cukup penting dalam proses implementasi.

Bertolak dari pengertian tersebut di atas, dapatlah dimengerti bahwa dukungan publik tidak lain adalah memberikan dukungan untuk ikut serta memelihara fasilitas parkir dan dukungan publik pada masing – masing komponen yang telah dibicarakan, harus disaring melalui persepsi – persepsi implemator dalam yuridiksi dimana kebijakan disampaikan.

Sejalan dengan pemikiran Mazmanian dan Sabatier Cleaves (dalam Wahab; 1991; 125) berpendapat bahwa implementasi kebijakan dapat dipandang sebagai suatu proses tindakan administratif dan politik. Oleh karena itu implementasi program khususnya yang banyak melibatkan organisasi / instansi pemerintah dapat dilihat dari tiga sudut pandang, yaitu : (1) pemrakarsa kebijakan/pembuat kebijakan, (2) pejabat-pejabat pelaksana di lapangan dan (3) aktor – aktor perorangan di luar badan – badan pemerintahan, kepada siapa kebijakan ditujukan yakni kelompok sasaran (target group).

Dukungan publik dalam hal ini yang terpenting adalah sikap mendukung dari para implemator dengan implementasi kebijakan. Artinya para implemator bersedia untuk mengambil inisiatif dalam rangka melaksanakan kebijakan. Maka hubungan dukungan publik dengan implementasi kebijakan dapat ditarik kesimpulan bahwa dukungan publik merupakan kemampuan masyarakat untuk bersama – sama terlibat dalam pelaksanaan kebijakan. Dukungan publik ini menjadi penting dalam Kebijakan Retribusi Parkir ini karena masyarakatlah yang akan menikmati

manfaat dari adanya kebijakan ini, baik keberhasilan maupun kegagalannya. Dukungan publik akan menjadi salah satu faktor yang penting dalam implementasi Kebijakan Retribusi Parkir, karena lewat dukungan publik ini, mempermudah kebijakan dilaksanakan termasuk dalam pemeliharannya fasilitas area parkir.

#### **8. Hubungan Komunikasi dengan Implementasi Kebijakan**

Komunikasi adalah hubungan timbal balik antara komunikan dan komunikator. Dalam komunikasi ada interaksi antara komunikator dan orang yang diajak berkomunikasi. Komunikasi dalam implementasi Kebijakan Retribusi Parkir ini adalah interaksi antara kelompok sasaran dengan pemerintah (pelaksana kebijakan) sehingga akan mempermudah penanganan jika muncul masalah – masalah dalam implementasi kebijakan.

Komunikasi dalam hal ini diarahkan pada kemampuan pelaksana antara instansi terkait dan dukungan publik adalah informasi yang diminta oleh pihak administrator dan juga informasi yang secara sukarela disampaikan oleh para implementor. Informasi dari para karyawan mungkin berupa keluhan – keluhan, mungkin juga berupa gagasan – gagasan yang inovatif (Antoy Dowas, 1996 : 34).

Sering informasi tidak sampai ke atas secara efisien, karena informasi itu dapat digunakan sebagai cara mengontrol bawahan. Jadi pandangan – pandangan seperti ini mempunyai makna bahwa para administrator bukanlah pendengar yang baik dan daya terima mereka sangat menentukan dalam memancing komunikasi ke atas. Suatu

“manajemen puncak yang lemah atau berpikiran sempit yang tersinggung oleh setiap “kritik” dari dalam, jelas tidak mampu menumbuhkan kebiasaan- kebiasaan konsultasi, betapapun sebagai pemanis bibir. Saran – saran dan gagasan – gagasan baru yang membantu, tak akan muncul bila tidak ada yang bersedia menampungnya dengan penuh perhatian.

Sedangkan Van Meter dan Van Horn (1981 : 31) menawarkan enam variabel yang diyakini membentuk hubungan antara kebijakan dan performance kebijakan, yaitu (1) standart dan sasaran kebijakan, (2) sumber daya kebijakan (dana dan insentif yang lain). (3) komunikasi inter organisasi dan aktivitas organisasi, (4) karakteristik badan pelaksana (seperti ukuran staf, tingkat pengawasan hierarki, vitalitas organisasi), (5) kondisi ekonomi sosial dan politik dan (6) sikap/watak implementor.

Di atas telah disebutkan, bahwa komunikasi itu suatu pemindahan informasi yang diharapkan akan dapat merubah sikap dan pandangan bagi penerima informasi.

Apabila penerima informasi adalah orang yang mempunyai wewenang untuk mengambil keputusan, maka informasi yang diterima akan bisa digunakan untuk bahan pengambilan keputusan sehubungan dengan tujuan yang ingin dicapai oleh organisasi. Informasi diperlukan sehubungan dengan keraguan karena adanya pilihan yang harus diambil dan pilihan mana yang tepat tidak dapat dipastikan. Oleh sebab itu alasan untuk mendapatkan informasi adalah untuk mengurangi ketidakpastian agar pilihan setepatnya dapat diambil.

Dari pendapat – pendapat yang telah dikemukakan di atas dapat ditarik kesimpulan, bahwa komunikasi suatu usaha untuk menciptakan kesatuan tindakan dalam mencapai tujuan bersama. Untuk terciptanya kesatuan tindakan itu diperlukan suatu kerjasama, oleh karenanya diperlukan suatu komunikasi yang baik. Dengan adanya komunikasi antara orang – orang atau pegawai – pegawai maupun unit kerja, maka mereka mendapatkan suatu informasi yang berguna. Informasi yang diperoleh tersebut sangat berguna bagi suatu perumusan kebijakan, yang akhirnya ditetapkanlah suatu keputusan yang harus dilaksanakan guna peningkatan pemungutan retribusi parkir.

#### **9. Hubungan Kemanfaatan Dengan Implementasi Kebijakan**

Kemanfaatan yang bisa diperoleh merupakan isi bagi implementasi kebijakan (Greindle, 1990 : 17). Artinya kebijakan yang digariskan harus menjelaskan kemanfaatannya bagi kelompok sasaran. Jenis manfaat yang bisa diperoleh masyarakat menjadi landasan mengapa Retribusi Parkir dilaksanakan. Masyarakat diharapkan menikmati hasil atas kebijakan yang diterapkan Pemerintah Pusat. Manfaat ini akan dirasakan jika kebijakan benar – benar bermanfaat dan dapat dinikmati oleh masyarakat.

Oleh karena itu Grindle (1980 : 56) mengusulkan sembilan variabel independent yang menghubungkan implementasi dan dikelompokkan dalam dua kategori besar, yaitu isi kebijakan dan konteks implementasi. Isi kebijakan mencakup : (1) kepentingan-kepentingan yang dihubungkan, (2) tipe manfaat yang dihasilkan, (3) tingkat perubahan yang diinginkan,

(4) kedudukan pembuat kebijakan, (5) siapa pelaksana program dan (6) sumber daya yang dikerahkan. Konteks kebijakan mencakup : (1) kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor terlibat, (2) karakteristik lembaga dan penguasa dan kepatuhan serta daya tanggap pelaksana.

Dari apa yang dikemukakan Grindle tersebut maka kunci keberhasilan suatu kebijakan terletak pada implementasi kebijakan. Keberhasilan implementasi Kebijakan Retribusi Parkir tergantung dari manajemen pelaksana. Kemampuan management para pelaksana sangat menentukan keberhasilan suatu kebijakan, dan selesainya suatu kebijakan belum merupakan sebuah keberhasilan, oleh karena selesainya sebuah kebijakan belum tentu diikuti oleh tercapainya tujuan, yaitu kemanfaatan bagi masyarakat atau pengguna parkir.

Kebijakan tersebut dapat dikatakan berhasil dan sukses jika bersifat responsif dengan masalah yang dihadapi masyarakat, ini berarti antara kemanfaatan kebijakan dan kebutuhan kelompok sasaran harus terdapat kesesuaian. Untuk mencapai hal tersebut maka harus ada kemampuan pelaksanaan komunikasi dengan masyarakat sasaran agar masyarakat bisa mengartikulasikan kemanfaatannya.

Dari uraian tersebut, di atas maka keberhasilan implementasi Kebijakan Retribusi Parkir akan terlihat dari kemanfaatan kebijakan yang pada gilirannya akan berhubungan dengan perubahan sikap dan perilaku masyarakat. Perubahan lingkungan fisik ke arah yang lebih baik akan memberikan kondisi yang nyaman bagi pengguna parkir.

Selanjutnya dalam rangka menghadapi perkembangan pekerjaan dan perkembangan tuntutan lingkungan, dalam rangka peningkatan pemungutan retribusi parkir daerah yang dilakukan oleh UPP Dinas Perhubungan Kota Semarang, maka perlu kiranya bagi organisasi tersebut meningkatkan kemampuan organisasi secara keseluruhan (intergal) maupun para aparatnya. Dengan demikian pengembangan organisasi merupakan salah satu elemen yang esensial dari sudut pandang efektifitas organisasi dalam mengimplementasikan Kebijakan Retribusi Parkir.

## **B. Pembahasan Penelitian**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Supriyadi (UGM, 1996) bahwa tingkat efektivitas pemungutan Retribusi Parkir Kota Semarang masih terdapat term of error sebesar 65,67% artinya, bahwa variabel efektivitas pemungutan Retribusi Parkir Kota Semarang disebabkan oleh variabel lain yang mempengaruhi sedangkan adanya **term of error** ini dimaksud untuk memperhitungkan penelitian pengembangan (development research).

Melihat hasil penelitian tersebut di atas, menurut Sri Surami (MAP UNDIP, 2000) mengatakan bahwa variabel – variabel lain disebabkan oleh hubungan variabel Kemampuan Pelaksana, Dukungan Publik, Komunikasi dan Kemanfaatan. Maka dalam hal ini, Sri Surami akan melakukan penelitian lanjutan mengenai Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir.

Penerimaan rutin daerah berasal dari Pendapatan Asli Daerah, subsidi dari Pemerintah Pusat dan pendapatan rutin lainnya. Pendapatan asli daerah setempat menunjukkan kemampuan keuangan secara konkret dari suatu daerah otonom, sebab digali dari sumber-sumber keuangannya sendiri. Hal ini sesuai dengan titik berat otonomi daerah kota Semarang.

Salah satu alternatif yang dikembangkan untuk pencarian dana ini adalah pengelolaan jasa perparkiran. Hal ini didukung dengan adanya perluasan wilayah dari kota Semarang, sehingga secara langsung akan berakibat pada semakin besarnya peluang pungutan retribusi parkir. Pengembangan jasa perparkiran ini bagi Kota Semarang, dipandang merupakan salah satu aspek yang relatif mudah untuk dikembangkan. Semakin meningkatnya pendapatan pemerintah daerah dari sektor ini, sedikit banyak akan mengurangi bantuan pemerintah pusat kepada pemerintah daerah. Apalagi dengan semakin banyaknya pusat keramaian dan hiburan, yang mengakibatkan adanya tanggung jawab bersama antara masyarakat dan pemerintah daerah kota Semarang. Hal inilah yang menarik untuk di teliti lebih lanjut karena masih ada celah-celah yang kurang relevan dalam melakukan penelitian pendahuluan.

## C. Hipotesis

### 1. Hipotesis Minor

- 1.1. Ada hubungan yang signifikan antara variabel Kemampuan Pelaksana dengan variabel Keberhasilan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Kota Semarang.
- 1.2. Ada hubungan yang signifikan antara variabel Dukungan Publik dengan variabel Keberhasilan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Kota Semarang.
- 1.3. Ada hubungan yang signifikan antara variabel Komunikasi dengan variabel Keberhasilan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Kota Semarang.
- 1.4. Ada hubungan yang signifikan antara variabel Kemanfaatan dengan variabel Keberhasilan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Kota Semarang.

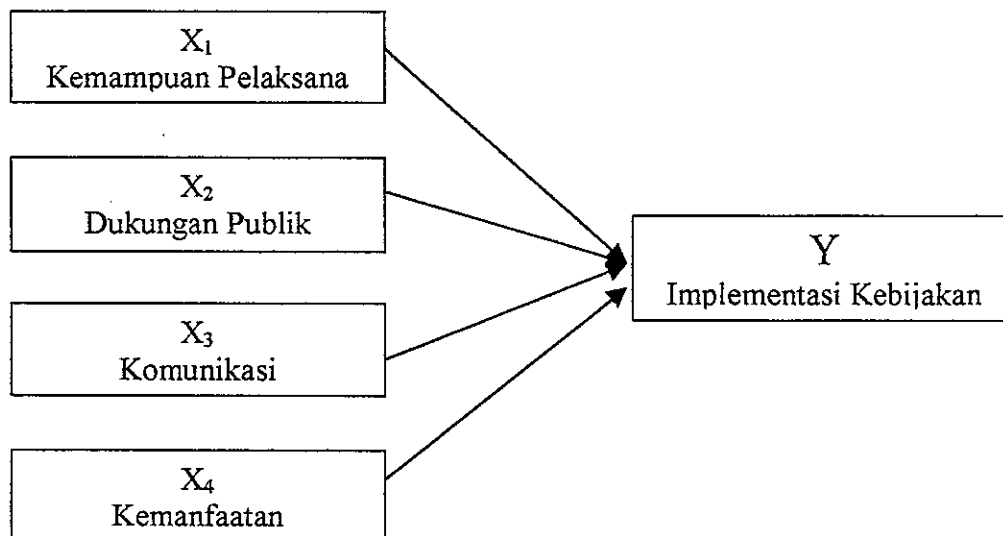
### 2. Hipotesis Mayor

Ada hubungan yang signifikan antara Variabel Kemampuan Pelaksana ( $X_1$ ), Variabel Dukungan Publik ( $X_2$ ), Variabel Komunikasi ( $X_3$ ) dan Variabel kemanfaatan ( $X_4$ ) Dengan Variabel Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir ( $Y$ ) di Kota Semarang.

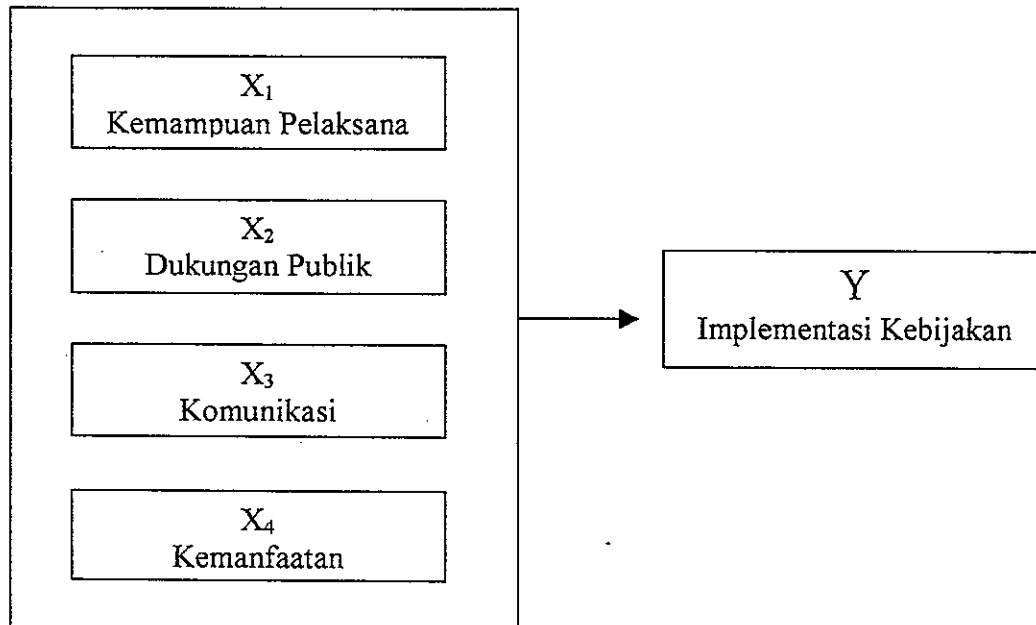


### 3. Geometrical Hipotesis

#### a. Hipotesis Minor



#### b. Hipotesis Mayor



### **BAB III**

## **METODE PENELITIAN**

#### **A. Rancangan Penelitian/Perspektif Pendekatan Penelitian**

1. Tipe Penelitian
2. Populasi dan Sampel Penelitian
3. Sumber Data
4. Teknik Pengumpulan Data
5. Teknik Pengolahan Data dan Sumber Data
6. Skala Pengukuran
7. Teknik Analisa Data dan Pengujian Hipotesis

#### **B. Ruang Lingkup**

Mengingat banyaknya jenis retribusi tentunya tidak mudah bagi peneliti untuk mengkajinya. Hal ini karena keterbatasan waktu, biaya dan tenaga, oleh karena itu untuk menghindari meluasnya permasalahan dalam penelitian ini. Maka diperlukan adanya pembatasan ruang lingkup permasalahan yaitu difokuskan pada jenis **Retribusi Parkir**.

### C. Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini penulis mengambil populasi sasarannya pada lokasi :

**1) Kantor Unit Perparkiran, 2) Pasar Johar dan 3) Pertokoan Bubakan Kota Semarang.** Ketiga lokasi penelitian tersebut berdasarkan pada pertimbangan yaitu : lokasi dekat dengan penulis, biaya mudah terjangkau, dan data mudah diperoleh.

### D. Variabel Penelitian

#### 1. *Klasifikasi Variabel*

- 1.1. Variabel Kemampuan Pelaksana ( X1 )
- 1.2. Variabel Dukungan Publik ( X2 )
- 1.3. Variabel Komunikasi ( X3 )
- 1.4. Variabel Kemanfaatan ( X4 )
- 1.5. Variabel Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir ( Y )

#### 2. *Definisi Konsep*

##### 2.1. *Kemampuan pelaksana*

Adalah kemampuan mengelola fasilitas area perparkiran dan memberikan pelayanan publik, dalam hal ini pengguna parkir.

##### 2.2. *Dukungan Publik*

Adalah merupakan kemampuan masyarakat untuk bersama-sama terlibat dalam pelaksanaan kebijakan retribusi parkir baik keamanan maupun kebersihan dalam pemeliharaan fasilitas perparkiran.

### 2.3. *Komunikasi*

Adalah interaksi antara masyarakat pengguna parkir dengan aparat pelaksana sehingga akan mempermudah penanganan jika terjadi masalah-masalah yang berkaitan dengan pengaturan perparkiran.

### 2.4. *Kemanfaatan*

Adalah merupakan manfaat yang dapat dirasakan jika implementasi kebijakan retribusi parkir benar-benar bermanfaat dan dapat dinikmati oleh masyarakat pengguna parkir.

### 2.5. *Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir*

Adalah kemauan dalam melakukan pekerjaan sesuai dengan tugas, tanggung jawab dan turut mendukung serta memelihara hasil implementasi kebijakan retribusi parkir.

## 3. *Definisi Operasional :*

### 3.1. Kemampuan Pelaksana, dengan indikator :

- a. Sejauhmana tingkat pendidikan aparat pelaksana dalam melaksanakan pekerjaan.
- b. Sejauhmana tingkat pengalaman aparat pelaksana dalam menangani suatu permasalahan perparkiran.
- c. Sejauhmana tingkat ketrampilan yang dimiliki aparat pelaksana dalam menjalankan tugas.

- d. Sejauhmana tingkat kejujuran yang dimiliki aparat pelaksana dalam menjalankan tugas.

3.2. Dukungan Publik, dengan indikator :

- a. Ketersediaan pengguna parkir mentaati peraturan parkir
- b. Ketersediaan pengguna parkir untuk melaporkan masalah perparkiran.
- c. Ketersediaan pengguna parkir untuk ikut serta memelihara fasilitas parkir termasuk keamanan dan kebersihan.

3.3. Komunikasi, dengan indikator :

- a. Seberapa besar tingkat interaksi aparat pelaksana dengan pengguna parkir dalam memberikan informasi.
- b. Seberapa besar sikap pengguna parkir dengan adanya peraturan retribusi parkir dan bagaimana sosialisasi aparat pelaksana terhadap pengguna parkir.
- c. Seberapa besar ketersediaan birokrasi dalam menerima laporan dari pihak pengguna parkir dan bagaimana memberikan follow up (tindak lanjut)

3.4. Kemanfaatan, dengan indikator :

- a. Sejauhmana pengguna parkir menerima fasilitas yang disediakan
- b. Sejauhmana besarnya manfaat retribusi parkir yang diperoleh dan dapat dimanfaatkan dalam pembangunan

- c. Seauhmana pengguna parkir mendapatkan pelayanan dengan keluar masuknya dalam penataan parkir.

### 3.5. Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir, dengan indikator :

- a. Kenyamanan fasilitas parkir
- b. Keamanan kendaraan setiap parkir
- c. Kemudahan keluar masuk area parkir

## **E. Jenis dan Sumber Data**

Jenis dan sumber data dalam penelitian ini penulis menggunakan 2 (dua) sumber data yaitu :

1. Sumber Data Primer yaitu sumber data dimana data primer diperoleh secara langsung dari sumber data responden.
2. Sumber Data Sekunder yaitu dimana memperoleh data sekunder dari dokumen, brosur, majalah, mass media dan laporan – laporan.

## **F. Instrumen Penelitian**

Instrumen sebagai alat bantu dalam penelitian ini maka, penulis akan menggunakan alat bantu berupa pedoman wawancara dengan memilih suatu pertanyaan yang sudah disiapkan sebelumnya dan memberikan skor jawaban.

## **G. Populasi dan Teknik Pengambilan Sampel**

Yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pegawai pada Kantor Unit Pengelola Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Semarang berjumlah 99 orang pegawai. Adapun dalam penelitian ini, peneliti mengambil sampel

sebesar 60% dari populasi yaitu  $99 \times 60\% = 60$  orang yang dijadikan responden yang tersebar di tiga lokasi yaitu 1) Kantor Unit Perparkiran (25 responden), 2) Pasar Johar (30 responden) dan 3) Pertokoan Bubakan (3 responden) Kota Semarang. Adapun teknik yang digunakan dalam pengambilan sampel adalah teknik purposive random sampling yaitu suatu cara pengambilan sampel dimana setiap elemen yang ada mempunyai kesempatan yang sama untuk menjadi anggota sub sampel dan besar kecilnya sub-sub sampel mengikuti perbandingan besar kecilnya sub-sub populasi yang ada.

#### **H. Teknik Pengumpulan Data**

##### **1. Kuestionare**

Merupakan suatu daftar yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang sudah disiapkan untuk memperoleh data berupa jawaban dari responden.

##### **2. Observasi**

Suatu cara yang digunakan untuk mengamati obyek penelitian secara langsung melaksanakan pengamatan lapangan

##### **3. Interview Guide**

Yaitu metode pengumpulan data dengan jalan tanya jawab sepihak yang dikerjakan secara sistematis

#### 4. Dokumentary

Metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara melihat dokumen pada obyek penelitian yang berupa buku-buku Perda, Laporan-laporan, Tabel-tabel yang berkaitan dengan penelitian.

### I. Teknik Analisis Data dan Pengujian Hipotesis

#### 1. Analisa Data

##### a. Analisa Kualitatif

merupakan suatu analisa dari data-data yang tidak berwujud angka-angka atau data yang sifatnya tidak dapat diukur dengan angka dan cara mengolah data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan pihak UPP Dinas Perhubungan Kota Semarang ataupun dapat dilihat dari kasus per kasus monografi atau struktur organisasi

##### b. Analisa Kuantitatif

adalah analisa data yang digunakan untuk mengolah data yang sifatnya nyata biasanya berbentuk angka-angka dengan menggunakan rumus statistik atau uji statistik.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik analisa kualitatif dan kuantitatif karena data-data yang diolah akan diinterpretasikan dengan melihat mono tabel dan cross tabel.



## 2. Pengujian Hipotesis

Untuk menguji atau membuktikan hipotesis yang telah diajukan dapat diterima atau ditolak, maka perlu diuji kebenarannya pada masing-masing variabel yang hendak diteliti. Dalam penelitian ini uji hipotesis menurut Signey Siegel (1981 : 94) digunakan rumus Rank Kendall dan diolah dengan SPSS – PC dari Sutrisno Hadi (1997 : 27) teknik hipotesis dengan Rank Kendall adalah sebagai berikut :

### a. Korelasi Rank Kendall ( TAU )

$$\text{Rumus } T_{xy} = \frac{S}{\sqrt{0,5N(N-1) - T_x} \sqrt{0,5N(N-1) - T_y}}$$

Untuk menguji apakah terdapat hubungan yang signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

Uji signifikansi :

$$Z = \frac{T}{\sqrt{\frac{2(2N+5)}{9N(N-1)}}$$

Bila  $r \text{ hitung} \geq r \text{ tabel } 5\% = H_a \text{ diterima, } H_0 \text{ ditolak}$

Bila  $r \text{ hitung} < r \text{ tabel } 5\% = H_a \text{ ditolak, } H_0 \text{ diterima}$

b. Koefisien Konkordansi Kendall (W)

Tujuan Penggunaan Koefisien Konkordansi Kendall adalah untuk menguji hubungan keeratan diantara variabel independen dengan variabel dependen yang ada dalam hipotesis penelitian ini

Rumus :

$$W = \frac{S}{\frac{1}{2}k^2(N^3 - N) - KT}$$

Uji Signifikansi :

$$X^2 = k(N - 1) \cdot W$$

Keterangan :

W = Koefisien Konkordansi Kendall

S = Selisih antara nilai positif dan negatif terhadap masing – masing rangking yang telah diberikan

N = Jumlah obyek yang akan diamati

k = Nilai Konstanta

T = Koefisien Rank Kendall

t = Jumlah rank yang sama

Hipotesa ini diuji dengan taraf signifikansi 95%

Jika  $r_h \leq r_t$  = Ho diterima / Ha ditolak

Jika  $r_h \geq r_t$  = Ho ditolak / Ha diterima

c. Koefisien Determinasi

Untuk mengetahui seberapa besar sumbangan prosentase variabel independen secara bersama-sama mempengaruhi variabel dependen.

Rumus :

$$KD^2 = (T_{X_1X_2X_3X_4})^2 + (T_{X_1X_2X_3X_4.y}) (1 - (T_{X_1X_2X_3X_4})^2) \cdot 100\%$$

## **BAB IV**

### **DESKRIPSI ORGANISASI UNIT PENGELOLA PERPARKIRAN (UPP)**

#### **DINAS PERHUBUNGAN KOTA SEMARANG**

##### **A. Sejarah Pembentukan Organisasi UPP**

Penerimaan rutin daerah berasal dari pendapatan asli daerah, subsidi dari Pemerintah Pusat dan pendapatan rutin lainnya. Dari beberapa sumber keuangan daerah tersebut, hanya sumber pendapatan asli daerah yang merupakan indikasi kemampuan keuangan secara nyata dari suatu daerah yang otonom, sebab digali dari sumber – sumber keuangannya sendiri.

Salah satu pendapatan asli daerah sendiri (PADS) yang potensial adalah retribusi parkir, mengingat bahwa keadaan kota Semarang semakin menunjukkan suatu mobilitas sosial yang makin tinggi. Hal ini berarti jasa perparkiran semakin mendapatkan peluang yang lebih besar untuk ditingkatkan. Pengembangan jasa perparkiran ini bagi suatu kota Semarang merupakan salah satu aspek yang paling mudah untuk dikembangkan, karena alasan tersedianya lahan yang relatif tidak terbatas, makin majunya kehidupan kota, sehingga diasumsikan bahwa dalam pengembangan usaha perparkiran dapat ditumbuhkembangkan dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat di bidang perparkiran maka perlu adanya lembaga yang melaksanakan pembinaan dan pengelolaan perparkiran sehingga dapat tercipta kenyamanan, ketertiban dan keamanan bagi masyarakat di Kota Semarang.

Adapun lembaga atau organisasi yang menangani perparkiran di Kota Semarang adalah Unit Pengelola Perparkiran (UPP) organisasi ini berdiri dengan dasar hukum Surat Keputusan Walikota Semarang No. 061.1/281 Tahun 2001, tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelolaan Perparkiran (UPP) Kota Semarang.

Dengan Surat Keputusan Walikota tersebut, implementasi pemungutan retribusi parkir telah ditangani oleh Unit Pengelola Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Semarang. Hal ini dimaksudkan untuk menunjang pengembangan dan peningkatan Pendapatan Asli Daerah Sendiri (PADS). Dasar pembentukan Surat Keputusan Walikota ini adalah :

1. Keputusan Walikota Madya Dati II Semarang Nomor 061.1/36/Tahun 1993 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Daerah Pengelola Perparkiran Kota Madya Dati II Semarang.
2. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah.
3. Undang – Undang No. 25 Tahun 1999, tentang Perimbangan Keuangan Antara Pusat dan Daerah.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 Tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom.
5. Keputusan Menteri Dalam Negeri No. 73 Tahun 1999, tentang Pedoman Penyelenggaraan Perparkiran di Daerah.
6. Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 2 Tahun 2001 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Semarang.

7. Keputusan Walikota Semarang Nomor 061.1/281 Tahun 2001 tentang Susunan dan Tata Kerja Organisasi Unit Pengelola Perparkiran Kota Semarang.

## **B. Kedudukan, Tugas Dan Fungsi Unit Pengelola Perparkiran**

Berdasarkan hal – hal tersebut di atas, maka kedudukan, tugas dan fungsi Unit Pengelola Perparkiran adalah sebagai berikut :

### **1. Kedudukan**

Unit Pengelola Perparkiran adalah Unit Pelaksana Teknis Operasional Dinas Perhubungan di bidang Pengelolaan Perparkiran. Unit Pengelola Perparkiran dipimpin oleh seorang Kepala Unit Pengelola Perparkiran yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Kepala Dinas.

### **2. Tugas Pokok**

Unit Pengelola Perparkiran mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan perparkiran.

### **3. Fungsi**

Untuk melaksanakan tugas, Unit Pengelola Perparkiran mempunyai fungsi :

- a. Penyusunan rencana dan program kerja Unit Pengelolaan Perparkiran;
- b. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis, pemberian bimbingan dan pembinaan terhadap kegiatan pengelolaan perparkiran;
- c. Pelaksanaan penataan lokasi perparkiran;

- d. Pelaksanaan pengelolaan, pengendalian dan pengamatan teknis lokasi serta pengaturan ketertiban di wilayah perparkiran;
- e. Pemberian pelayanan kepada masyarakat dibidang pengaturan masuk, keluar dan penataan kendaraan di tempat parkir;
- f. Pengadaan sarana perparkir serta pengadaan dan penggunaan tenaga kerja petugas parkir;
- g. Pelaksanaan pemungutan retribusi parkir dengan menggunakan karcis yang disediakan oleh Pemerintah Daerah;
- h. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan sistem penyelenggaraan, pemungutan dan atau pengelolaan perparkiran;
- i. Pelaksanaan pendapatan lahan dan potensi lahan parkir;
- j. Pelaksanaan koordinasi dengan lembaga / instansi terkait dalam rangka meningkatkan daya guna dan hasil guna pengelolaan perparkiran;
- k. Pengelolaan urusan ketatausahaan Unit Pengelola Perparkiran;
- l. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas.

### **C. Susunan Organisasi Kantor Unit Pengelola Perparkiran.**

Adapun susunan organisasi dan tata kerja Kantor Unit Pengelola Perparkiran adalah sebagai berikut :

1. Susunan Organisasi Unit Pengelola Perparkiran terdiri dari :
  - a. Kepala
  - b. Petugas Administrasi

- c. Petugas Parkir Umum
- d. Petugas Parkir Khusus
- e. Petugas Pengendalian dan Pengawasan
- f. Kelompok Jabatan Fungsional

## 2. Tata Kerja

- a. Kepala mempunyai tugas / memimpin, membina dan mengendalikan serta mengkoordinasikan pelaksanaan tugas dan fungsi sebagaimana dimaksud Pasal 3 dan 4.
- b. Petugas Administrasi mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan administrasi umum, kepegawaian, keuangan, perlengkapan dan penyusunan rencana dan program kerja serta menghimpun peraturan perundang – undangan dibidang perparkiran.

Untuk melaksanakan tugas, Petugas Administrasi mempunyai fungsi :

- a. Penyusunan rencana dan program kerja Unit Pengelola Perparkiran;
- b. Pengelolaan urusan, surat menyurat, ekspedisi, kearsipan, pengadaan, pengagendaan, kehumasan, dokumentasi dan pelaporan;
- c. Pengelolaan administrasi keuangan yang meliputi penerimaan, pengeluaran, pembukuan dan laporan pertanggung jawaban keuangan berpedoman pada sistem informasi manajemen pelaporan sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku;
- d. Pengelolaan administrasi kepegawaian;

UPT-PUSTAK-UNDIP



- e. Penyiapan bahan penyusunan naskah dan peraturan pelaksanaan serta menghimpun peraturan perundang – undangan dibidang perparkiran;
  - f. Pelaksanaan inventarisasi dan pemeliharaan barang – barang inventaris;
  - g. Pengelolaan urusan rumah tangga dan perlengkapan;
  - h. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala.
- c. Petugas Parkir Umum mempunyai tugas :
- a. Mengkoordinir pelaksanaan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum;
  - b. Memproses perijinan pengelolaan parkir di tepi jalan umum;
  - c. Melaksanakan pendapatam lahan dan potensi parkir di tepi jalan umum;
  - d. Melaksanakan pengaturan masuk, keluar dan penataan kendaraan di tempat parkir di tepi jalan umum;
  - e. Mengatur penyerahan karcis parkir dan penerimaan pembayaran retribusi parkir;
  - f. Membukukan dan menagih piutang retribusi parkir dan piutang pendapatan lainnya;
  - g. Melaksanakan pembinaan kegiatan pengelolaan parkir di tepi jalan umum;
  - h. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh kepala.
- d. Petugas Parkir Khusus mempunyai tugas :
- a. Memproses perijinan penyelenggaraan parkir swasta;
  - b. Membina tertib hukum atas penyelenggaraan parkir swasta;

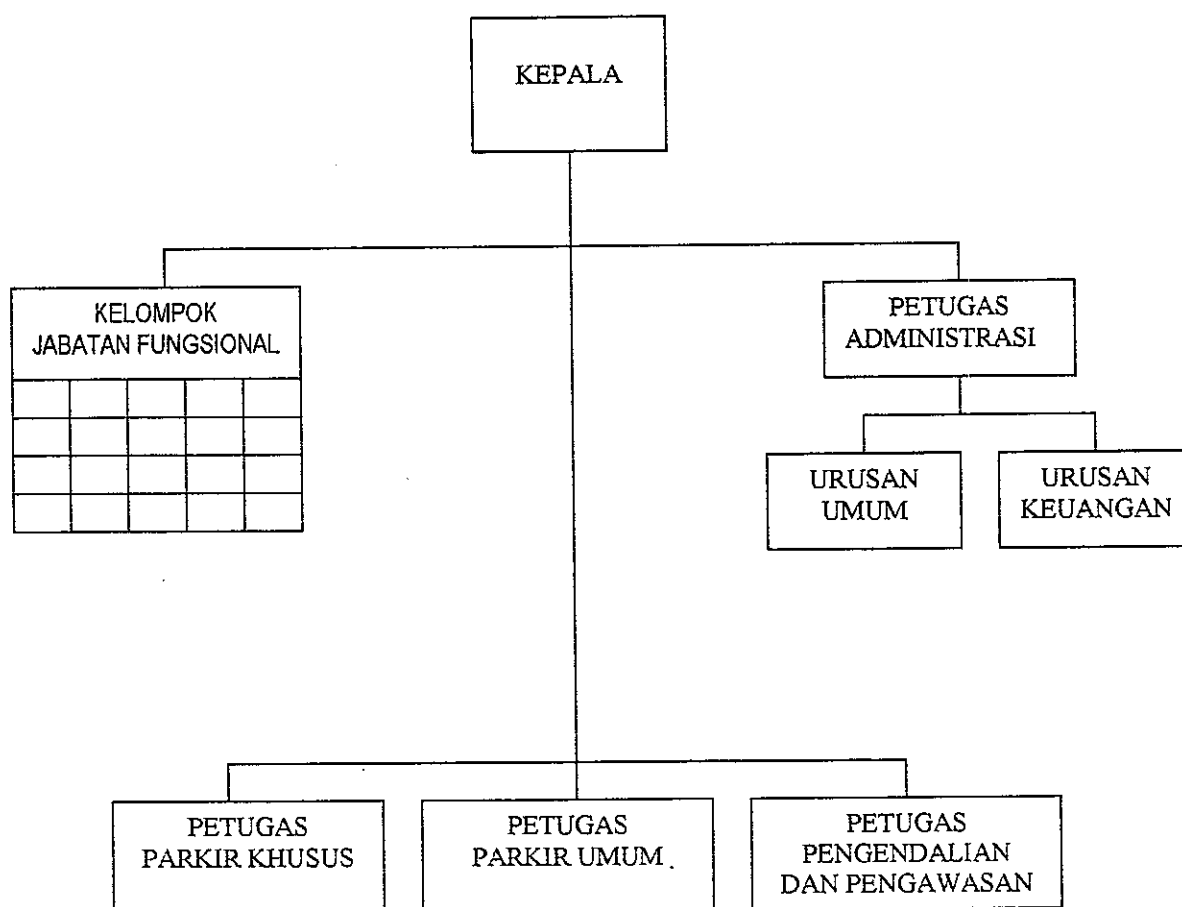
- c. Melaksanakan pendataan atas penyelenggaraan dan potensi lahan parkir khusus;
  - d. Melaksanakan pendataan terhadap juru parkir di lokasi parkir khusus;
  - e. Melaksanakan pembinaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan parkir khusus yang dikelola pihak ketiga dan kontribusinya;
  - f. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala.
- e. Petugas Pengendalian dan Pengawasan mempunyai tugas :
- a. Melaksanakan pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan sistem penyelenggaraan pengelolaan perparkiran yang meliputi sistem dan prosedur perijinan, penyelenggaraan pemungutan dan atau pengelolaan perparkiran;
  - b. Mengadakan penelitian / pengendalian terhadap sistem pengaturan tertib perparkiran dan ketertiban kendaraan yang diparkir;
  - c. Melaksanakan pengawasan terhadap ketentuan pemberian karcis parkir dan penerimaan pembayaran retribusi parkir dari masyarakat kepada para petugas parkir.
- f. Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melaksanakan tugas sesuai jabatan fungsional masing – masing berdasarkan peraturan perundang – undangan yang berlaku.
- (1) Kelompok Jabatan Fungsional, terdiri dari sejumlah tenaga fungsional yang terbagi dalam berbagai kelompok sesuai dengan bidang keahliannya.
- (2) Jumlah jabatan fungsional tersebut ditentukan berdasarkan kebutuhan dan beban kerja.

## LAMPIRAN KEPUTUSAN WALIKOTA SEMARANG

NOMOR : 061.1/281 Tahun 2001

TANGGAL : 2 Juli 2001

Gambar : IV.2

**BAGAN ORGANISASI UNIT PENGELOLA PERPARKIRAN  
DINAS PERHUBUNGAN KOTA SEMARANG**

Struktur Organisasi di Kantor Unit Pengelola Perparkiran (UPP) Dinas Perhubungan Kota Semarang adalah merupakan **Struktur Organisasi Lini**, dimana fungsi – fungsi di dalamnya disusun sedemikian rupa, sehingga terdapat rantai perintah yang jelas dan mengalir ke bawah melalui tingkatan – tingkatan manajerial. Setiap pegawai mempunyai hubungan pelaporan hanya dengan satu atasan, sehingga ada kesatuan perintah.

Dalam Struktur Organisasi di atas, bagian – bagian yang membawahi beberapa sub bagian bertanggung jawab kepada Pimpinan di atasnya, tiap – tiap bagian menunjukkan adanya pembagian kerja yang dimungkinkan akan terjadi proses synergi. Dalam setiap bagian terdapat pemisahan pekerjaan sesuai dengan jenisnya ke dalam sub- sub bagian. Sub bagian inilah yang melaksanakan tugas operasional yang sudah diatur dalam Surat Keputusan Wali Kota Semarang Nomer 061.1/281 Tahun 2001 tentang Susunan dan Tata Kerja Organisasi Unit Pengelola Perparkiran (UPP) Dinas Perhubungan Kota Semarang.

#### **D. Keadaan Responden**

Dari hasil penelitian diperoleh data responden yang diklasifikasikan menurut kelompok umur, status perkawinan, masa kerja dan jabatan dari para pegawai di lingkungan Unit Pengelola Perparkiran Kota Semarang. Untuk lebih jelasnya dapat terlihat pada tabel sebagai berikut :

**Tabel IV.1**  
**Kelompok Umur Responden**

Umur	Frekuensi	Prosentase
a. 20 – 29 tahun	6	10 %
b. 30 – 39 tahun	24	40 %
c. 40 – 49 tahun	18	30 %
d. 50 – 59 tahun	12	20 %
Jumlah	60	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 3

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 24 responden ( 40% ) berusia antara 30 – 39 tahun dan hanya sebagian ada 6 responden ( 10% ) berusia antara 20 – 29 tahun. Hal ini berarti bahwa mayoritas Pegawai Unit Pengelola Perparkiran berusia antara 30 – 39 tahun dan termasuk masih berusia produktif.

Sedangkan dari hasil pengumpulan data penelitian mengenai masa kerja responden dapat dilihat dalam tabel di bawah ini :

**Tabel IV.2**  
**Masa Kerja Responden**

Masa Kerja	Jumlah	Prosentase
a. Lebih dari 14 tahun	8	13,33 %
b. Antara 10 – 14 tahun	27	45 %
c. Antara 5 – 9 tahun	20	33,33 %
d. Kurang dari 5 tahun	5	8,34 %
Jumlah	60	100 %

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 5

Dari tabel tersebut dapat diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 27 ( 45% ) mempunyai masa kerja antara 10 – 14 tahun dan hanya ada 5 responden ( 8,34% ) mempunyai masa kerja kurang dari 5 tahun. Hal ini berarti bahwa para Pegawai Unit Pengelola Perparkiran sebagian besar sudah berpengalaman sebagai Petugas Parkir karena apabila dilihat mereka pada umumnya sudah mempunyai masa kerja kurang 14 tahun sudah lama yaitu : rata-rata hampir 5 tahun ke atas dengan kualifikasi berbagai jabatan atau golongan yang dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel IV.3**  
**Jabatan / Golongan Responden**

No	Jenis Kelamin	F	%
a.	Golongan III d ke atas	-	-
b.	Golongan III a – III d	5	8,34
c.	Golongan II a – II d	41	68,33
d.	Golongan I d ke bawah	14	23,33
Jumlah		60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 6

Melihat tabel di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 41 responden ( 68,33% ) mempunyai jabatan atau golongan antara golongan II a sampai II d dan hanya sebagian kecil yaitu ada 5 responden ( 8,34% ) mempunyai golongan antara III a sampai III d. Hal ini berarti bahwa sebagian besar golongan II ke bawah yang mempunyai pekerjaan sebagai Petugas Parkir.

## **BAB V**

### **HASIL PENELITIAN DAN ANALISA HASIL PENELITIAN**

Dalam bab ini akan disajikan analisa data yang bersumber dari jawaban pertanyaan responden yang terdapat dalam kuesioner. Data dianalisis melalui tabel tunggal ( *mono tabel* ) dan tabel silang ( *cros tabel* ) dengan didukung analisa kualitatif yang berasal dari konsep serta hasil dari pengamatan dan wawancara mendalam ( *Depth Interview* ) kepada pihak yang terkait. Adapun data – data yang disajikan terdiri dari :

1. Variabel Kemampuan Pelaksana
2. Variabel Dukungan Publik
3. Variabel Komunikasi
4. Variabel Kemanfaatan
5. Variabel Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir

#### **A. Hasil Penelitian**

Bagian ini menjelaskan semua hasil penelitian yang relevan dengan masalah dan tujuan penelitian secara deskriptif pada saat penelitian maupun keadaan masa lalu yang menyangkut obyek penelitian. Dalam hasil penelitiannya dapat diuraikan variabel independen dan variabel dependen dengan analisa data yang disajikan dalam bentuk tabel – tabel beserta analisisnya, hal ini dapat dilihat dalam tabel di bawah ini :

a. Variabel Kemampuan Pelaksana

Implementasi yang berhasil seringkali membutuhkan mekanisme – mekanisme dan prosedur – prosedur lembaga – lembaga, sehingga pejabat – pejabat tinggi (atasan) dapat meningkatkan kemungkinan bahwa para pelaksana akan bertindak dalam suatu cara yang konsisten dengan memiliki tingkat pendidikan yang cukup, tingkat pengalaman yang memadai, tingkat ketrampilan yang bisa diandalkan dan tingkat kejujuran yang bisa diharapkan dalam rangka mencapai sasaran atau target yang diharapkan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel sebagai berikut :

**Tabel V.1**  
**Tingkat Pendidikan**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Tamat Akademik / PT	-	-
b. Tamat SMTA	32	53,33
c. Tamat SMTP	18	30
d. Tamat SD	10	16,67
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 8

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 32 responden (53,33%) memiliki tingkat pendidikan formal tamat SMTA dan hanya sebagian kecil ada 10 responden (16,67%) memiliki tingkat pendidikan formal tamat SD. Hal ini berarti bahwa Petugas Parkir lebih banyak menamatkan pendidikan tamat SMTA ke bawah karena



pendidikan Akademik atau Perguruan tinggi apabila ditempatkan sebagai Petugas Parkir kurang sesuai.

**Tabel V.2**  
**Lamanya Bekerja**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Lebih dari 10 tahun	33	55
b. Antara 7 – 10 tahun	18	30
c. Antara 3 – 6 tahun	7	11,67
d. Kurang dari 3 tahun	2	3,33
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 13

Dari tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 33 responden (55%) mempunyai masa kerja atau lama bekerja sebagai Petugas Parkir lebih dari 10 tahun dan hanya sebagian kecil Petugas Parkir mempunyai masa kerja kurang dari 3 tahun ada 2 responden (3,33%). Hal ini berarti bahwa mayoritas Petugas Parkir mempunyai masa kerja lebih dari 10 tahun.

**Tabel V.3**  
**Pengalaman Kerja**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Selalu ada	39	65
b. Seringkali ada	14	23,34
c. Kadang – kadang ada	5	8,33
d. Tidak ada	2	3,33
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 23

Melihat tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 32 responden (65%) pengalaman kerja selalu ada dan hanya sebagian kecil ada 2 responden (3,33%) pengalaman kerjanya tidak ada. Hal ini berarti bahwa hampir sebagian besar Petugas Parkir telah memiliki Pengalaman kerja untuk menunjang profesionalisme kerja.

**Tabel V.4**  
**Kelebihan Uang Pemungutan**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Selalu dikembalikan	49	81,67
b. Seringkali dikembalikan	8	13,33
c. Kadang-kadang dikembalikan	3	5
d. Tidak pernah dikembalikan	-	-
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 26

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 49 responden (81,67%) selalu mengembalikan kelebihan uang pemungutan dan hanya sebagian kecil ada 3 responden (5%) yang kadang – kadang mengembalikan kelebihan uang dari hasil pemungutan. Hal ini berarti bahwa Petugas Parkir lebih banyak yang selalu mengembalikan kelebihan uang hasil pemungutan.

b. Dukungan Publik

Implementasi kebijakan akan berhasil jika ada dukungan dari masyarakat langsung, dalam hal ini pengguna parkir. dukungan publik adalah kemampuan masyarakat untuk mendukung atau tidak mendukung terhadap adanya kegiatan yang diselenggarakan oleh Unit Pengelola Perpajakan. Dukungan publik dapat diartikan sebagai partisipasi masyarakat atau pengguna parkir dalam Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir. Dari hasil wawancara dengan aparat pelaksana Unit Pengelola Perpajakan Dinas Perhubungan diperoleh hasil yang dapat dilihat dalam tabel sebagai berikut :

**Tabel V.5**  
**Kesesuaian Tugas Dengan Peraturan**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Sangat sesuai	41	68,33
b. Seringkali sesuai	10	16,67
c. Kurang sesuai	6	10
d. Tidak sesuai	3	5
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 32

Dari tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 41 responden (68,33%) ada kesesuaian tugas dengan peraturan yang sangat sesuai dan sebagian kecil ada 3 responden (5%) terdapat ketidaksesuaian tugas dengan peraturan. Hal ini berarti bahwa hampir sebagian

besar Petugas Parkir sudah sangat sesuai akan tugas dengan peraturan yang telah ada.

**Tabel V.6**  
**Melaporkan Masalah**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Selalu melaporkan	45	75
b. Seringkali melaporkan	9	15
c. Kadang – kadang melaporkan	4	6,67
d. Tidak pernah melaporkan	2	3,33
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 36

Melihat tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 45 responden (75%) selalu melaporkan masalah dan sebagian kecil ada 2 responden (3,33%) yang tidak pernah melaporkan masalah. Hal ini berarti bahwa hampir sebagian besar Petugas Parkir selalu melaporkan masalah yang ada.

**Tabel V.7**  
**Pemeliharaan Area Parkir**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Selalu ikut	36	60
b. Seringkali ikut	14	23,33
c. Kadang – kadang ikut	7	11,67
d. Tidak pernah ikut	3	5
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 39

Berdasarkan tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 36 responden (60%) selalu ikut memelihara area parkir dan sebagian kecil ada 3 responden (5%) yang tidak pernah ikut memelihara area parkir. Hal ini berarti bahwa hampir sebagian besar Petugas Parkir selalu ikut dalam pemeliharaan area parkir.

### 3. Komunikasi

Persyaratan pertama bagi implementasi yang efektif adalah bahwa mereka yang melaksanakan keputusan harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan. Keputusan kebijakan dan perintah – perintah yang harus dilakukan kepada Personil yang tepat sebelum keputusan – keputusan dapat diikuti. Faktor komunikasi ini memegang peranan penting karena sifatnya harus akurat dan harus mengerti dengan cermat oleh para pelaksana. Dalam implementasi kebijakan keputusan yang sudah dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang harus disadari betul bahwa keputusan tersebut telah dikeluarkan dan untuk dilaksanakan atau semakin baik saluran komunikasi untuk meneruskan perintah – perintah komunikasi yang dikembangkan semakin tinggi kemungkinan perintah – perintah ini diteruskan dengan benar.

Banyak faktor yang mempengaruhi keberhasilan komunikasi antara lain adalah kejelasan sumber informasi kemampuan pelaksana dalam menerima informasi yang dibutuhkan dan konsistensi dari penerima informasi untuk diteruskan kepada yang berhak untuk mengetahui tingkat interaksi, tingkat

sosialisasi dan kesediaan Birokrasi dalam menerima laporan – laporan. Untuk jelasnya dapat dilihat dalam tabel sebagai berikut :

**Tabel V.8**  
**Interaksi Arus Komunikasi**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Lebih sering berlangsung dari atas ke bawah	8	13,33
b. Hanya berlangsung pada golongan atasan	12	20
c. Lebih banyak berlangsung dari bawah ke atas	26	43,34
d. Hanya berkisar dikelompok bawahan saja	14	23,33
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 43

Dari tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 26 responden (43,34%) interaksi arus komunikasi lebih banyak berlangsung dari bawah ke atas dan hanya sebagian kecil ada 8 responden (13,33%) interaksi arus komunikasi lebih sering berlangsung dari atas ke bawah. Hal ini berarti bahwa hampir sebagian besar Petugas Parkir dalam hubungan interaksi arus komunikasi lebih banyak berlangsung dari bawah ke atas.

**Tabel V.9**  
**Konsistensi Sikap Masyarakat**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Sangat setuju	25	41,67
b. Cukup setuju	16	26,67
c. Kurang setuju	12	20
d. Tidak setuju	7	11,66
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 47

Melihat tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 25 responden (41,67%) konsistensi sikap masyarakat sangat setuju dan sebagian kecil ada 7 responden (11,66%) konsistensi sikap masyarakat menyatakan tidak setuju. Hal ini berarti bahwa hampir sebagian besar Petugas Parkir menyatakan sangat setuju terhadap konsistensi sikap masyarakat.

**Tabel V. 10**  
**Kesediaan Menerima Laporan**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Selalu bersedia	40	6,67
b. Sering bersedia	13	21,67
c. Kadang – kadang bersedia	5	8,33
d. Tidak bersedia	2	3,33
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 53

Berdasarkan tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 40 responden (6,67%) selalu bersedia menerima laporan dan sebagian kecil ada 2 responden (3,33%) yang tidak tidak bersedia menerima laporan. Hal ini berarti bahwa hampir sebagian besar Petugas Parkir selalu bersedia menerima laporan.

#### 4. Kemanfaatan

Aspek lain dalam implementasi kebijakan yang harus diperhatikan adalah kemanfaatan yang dapat dirasakan secara langsung oleh masyarakat atau pengguna parkir. Kemanfaatan yang diperoleh pengguna parkir adalah sejauhmana aparat pelaksana memperhatikan kebutuhan yang diperlukan oleh pengguna parkir. Jika suatu kemanfaatan retribusi parkir sesuai dengan kebutuhan pengguna parkir maka akan timbul sikap dan perilaku pengguna parkir untuk memelihara area perparkiran. Namun demikian manfaat yang dapat dirasakan oleh pengguna parkir tidak hanya manfaat yang hanya bisa dirasakan secara sporadis dan sementara saja akan tetapi kemanfaatan yang dapat dirasakan berkesinambungan dan memiliki akses yang dapat dimanfaatkan oleh pengguna parkir dengan menyediakan fasilitas yang memadai. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel sebagai berikut :

**Tabel V. 11**  
**Kesediaan Fasilitas Area Parkir**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Selalu tersedia	32	53,33
b. Cukup tersedia	17	28,34
c. Kadang tersedia	8	13,33
d. Tidak tersedia	3	5
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 55



Dari tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 32 responden (53,33%) menyatakan selalu tersedia fasilitas area parkir bagi masyarakat dan sebagian kecil ada 3 responden (5%) yang tidak tersedia fasilitas area parkir. Hal ini berarti bahwa hampir sebagian besar Petugas Parkir menyatakan selalu tersedia fasilitas area parkir bagi masyarakat atau pengguna parkir.

**Tabel V. 12**  
**Manfaat Tujuan Retribusi Parkir**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Sangat bermanfaat	25	41,67
b. Bermanfaat	16	26,67
c. Kurang bermanfaat	12	20
d. Tidak bermanfaat	7	11,66
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 59

Melihat tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 25 responden (41,67%) menyatakan bahwa tujuan retribusi parkir sangat bermanfaat dan sebagian kecil ada 7 responden (11,66%) yang menyatakan bahwa tujuan retribusi parkir tidak bermanfaat. Hal ini berarti bahwa hampir sebagian besar Petugas Parkir menyatakan bahwa tujuan retribusi parkir sangat bermanfaat.

### 5. Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir

Kinerja Unit Pengelola Perparkiran Dinas Perhubungan dapat dilihat melalui implementasi yang efektif yang seringkali membutuhkan personil yang profesional sesuai dengan job description yang diperlukan agar nantinya pegawai mempunyai akses yang bisa diandalkan agar dapat menyesuaikan antara Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir dengan kebutuhan pengguna parkir serta memberikan pelayanan kepada masyarakat secara baik yang nantinya dapat memberikan hasil implementasi kebijakan sesuai dengan standart dan tujuan kebijakan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabbel sebagai berikut :

**Tabel V.13**  
**Kesesuaian Implementasi**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Sangat sesuai	23	38,33
b. Sesuai	20	33,33
c. Kurang sesuai	12	20
d. Tidak sesuai	5	8,33
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 63

Berdasarkan tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 23 responden (38,33,%) menyatakan sangat sesuai dengan adanya implementasi dan hanya sebagian kecil ada 5 responden (8,33%) yang menyatakan bahwa tidak sesuai akan adanya implementasi. Hal ini berarti

bahwa hampir sebagian besar Petugas Parkir menyatakan bahwa sangat sesuai dengan adanya implementasi.

**Tabel V.14**  
**Manfaat Hasil Yang Dicapai**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Selalu bermanfaat	28	46,67
b. Bermanfaat	18	30
c. Kadang bermanfaat	9	15
d. Tidak bermanfaat	5	8,33
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 67

Dari tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 28 responden (46,67%) berpendapat bahwa hasil yang dicapai selalu bermanfaat dan sebagian kecil ada 5 responden (8,33%) yang berpendapat bila hasil yang dicapai tidak bermanfaat. Hal ini berarti bahwa hampir sebagian besar Petugas Parkir berpendapat bahwa hasil yang dicapai sangat bermanfaat.

**Tabel V.15**  
**Pemberian Pelayanan**

Kategori Jawaban	Frekuensi	%
a. Selalu baik	27	45
b. Seringkali baik	20	33,33
c. Kadang – kadang baik	9	15
d. Tidak pernah baik	4	6,67
	60	100

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 71

Melihat tabel tersebut di atas diketahui bahwa sebagian besar dari 60 responden terdapat 27 responden (45%) selalu baik di dalam memberikan pelayanan dan sebagian kecil ada 4 responden (6,67%) yang tidak pernah baik dalam memberikan pelayanan. Hal ini berarti bahwa hampir sebagian besar Petugas Parkir selalu baik dalam memberikan pelayanan.

#### 6. Hubungan Antara Kemampuan Pelaksana dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir

Implementasi kebijakan merupakan fungsi dari kemampuan organisasi pelaksana untuk melakukan apa yang diharapkan untuk dikerjakan, kemampuan untuk melaksanakan kebijakan ini seringkali terganggu oleh rendahnya kapasitas staf, banyaknya volume pekerjaan melebihi kapasitas pekerja, informasi yang tidak memadai serta sumber keuangan yang tidak menjamin. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel silang sebagai berikut :

**Tabel V.16**

#### **Hubungan Lamanya Bekerja dengan Pemberian Pelayanan Kepada Pengguna Parkir**

Pemberian Pelayanan	Lamanya Bekerja				Jumlah
	a	b	c	d	
a. Selalu baik	21 (63,64)	5 (27,78)	1 (14,28)	-	27 (45)
b. Seringkali baik	7 (21,21)	10 (55,55)	2 (28,57)	1 (50)	20 (33,33)
c. Kadang – kadang baik	4 (12,12)	2 (11,11)	3 (42,87)	-	9 (15)
d. Tidak pernah baik	1 (3,03)	1 (5,55)	1 (14,28)	1 (50)	4 (6,67)
Jumlah	33 (100)	18 (100)	7 (100)	2 (100)	60 (100)

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 13 dan 71

Keterangan :

- a. Lebih dari 10 tahun
- b. Antara 7 – 10 tahun
- c. Antara 3 – 6 tahun
- d. Kurang dari 3 tahun

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa 2 responden (100%) yang lamanya bekerja kurang dari 3 tahun ternyata prosentase terbesar (50%) mengatakan bahwa pemberian pelayanan tidak pernah baik. Dari 7 responden (100%) yang lamanya bekerja antara 3 – 6 tahun ternyata prosentase terbesar (42,87) mengatakan bahwa pemberian pelayanan kadang-kadang baik. Dari 18 responden (100%) yang lamanya bekerja antara 7 – 10 tahun ternyata prosentase terbesar (55,55) mengatakan bahwa pemberian pelayanan seringkali baik. Dari 33 responden (100%) yang lamanya bekerja lebih dari 10 tahun ternyata prosentase terbesar (63,64) mengatakan bahwa pemberian pelayanan selalu baik.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ada hubungan positif antara lamanya bekerja dengan kualitas pemberian pelayanan. Artinya semakin lama responden bekerja dia mengatakan atau berpendapat kualitas pemberian pelayanan semakin baik.

Selanjutnya untuk mengetahui hubungan pengalaman bekerja dengan kesesuaian implementasi dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V. 17**  
**Hubungan Pengalaman Bekerja dengan Kesesuaian**  
**Implementasi dengan Kehendak Masyarakat**

Kesesuaian Implementasi	Pengalaman Bekerja				Jumlah
	a	b	c	d	
a. Sangat sesuai	18 (46,15)	4 (28,57)	1 (20)	-	23 (38,33)
b. Sesuai	12 (30,77)	6 (42,86)	1 (20)	1 (50)	20 (33,33)
c. Kurang sesuai	6 (15,38)	3 (21,43)	3 (60)	-	12 (20)
d. Tidak sesuai	3 (7,69)	1 (7,14)	-	1 (50)	5 (8,33)
Jumlah	39 (100)	14 (100)	5 (100)	2 (100)	60 (100)

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 23 dan 63

Keterangan :

- a. Selalu ada
- b. Seringkali ada
- c. Kadang – kadang ada
- d. Tidak pernah ada

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa 2 responden (100%) pengalaman bekerja tidak pernah ada ternyata prosentase terbesar (50%) mengatakan bahwa kesesuaian implementasi dengan kehendak masyarakat tidak pernah sesuai. Dari 5 responden (100%) pengalaman bekerja kadang-kadang ada ternyata prosentase terbesar (60) mengatakan bahwa kesesuaian implementasi dengan kehendak masyarakat kurang sesuai. Dari 14 responden (100%) pengalaman bekerja seringkali ada ternyata prosentase terbesar (42,86) mengatakan bahwa kesesuaian implementasi dengan kehendak masyarakat sesuai.

Dari 39 responden (100%) pengalaman bekerja selalu ada ternyata prosentase terbesar (46,15) mengatakan bahwa kesesuaian implementasi dengan kehendak masyarakat sangat sesuai.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ada hubungan positif antara pengalaman bekerja dengan kesesuaian implementasi kebijakan maupun kehendak masyarakat sebagai pengguna parkir. Artinya semakin lama responden mempunyai pengalaman bekerja dia mengatakan atau berpendapat bahwa kehendak masyarakat semakin sesuai dengan implementasi kebijakan.

#### 7. Hubungan Antara Dukungan Publik dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir

Dukungan publik ini akan berhasil jika aparat pelaksana memperhatikan masalah – masalah yang ada terutama berkaitan dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir. Masyarakat umumnya atau pengguna parkir khususnya merasa senang jika diminta pendapatnya apa yang mereka butuhkan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel silang berikut ini :

Tabel V. 18

## Hubungan Tugas Pekerjaan dengan Pemberian Pelayanan

Pemberian Pelayanan	Tugas Pekerjaan				Jumlah
	a	b	c	d	
a. Selalu baik	22 (53,66)	3 (30)	2 (33,33)	-	27 (45)
b. Seringkali baik	14 (34,14)	4 (40)	1 (16,67)	1 (33,33)	20 (33,33)
c. Kadang – kadang baik	4 (19,76)	2 (20)	3 (50)	-	9 (15)
d. Tidak pernah baik	1 (2,44)	1 (10)	-	2 (66,67)	4 (6,67)
Jumlah	41 (100)	10 (100)	6 (100)	3 (100)	60 (100)

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 32 dan 71

Keterangan :

- a. Sangat sesuai
- b. Seringkali sesuai
- c. Kurang sesuai
- d. Tidak sesuai

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa 3 responden (100%) tugas pekerjaan tidak sesuai ternyata prosentase terbesar (66,67) mengatakan bahwa pemberian pelayanan tidak pernah baik. Dari 6 responden (100%) tugas pekerjaan kurang sesuai ternyata prosentase terbesar (50) mengatakan bahwa pemberian pelayanan kadang-kadang baik. Dari 10 responden (100%) tugas pekerjaan sering kali sesuai, ternyata prosentase terbesar (40) mengatakan bahwa pemberian pelayanan sering kali baik. Dari 41 responden (100%) tugas pekerjaan sangat sesuai ternyata prosentase terbesar (53,66) mengatakan bahwa pemberian pelayanan selalu baik.



Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ada hubungan positif antara tugas pekerjaan dengan kualitas pemberian pelayanan artinya semakin baik responden melaksanakan tugas pekerjaan, dia mengatakan atau berpendapat kualitas pemberian pelayanan semakin baik pula.

Selanjutnya untuk mengetahui hubungan antara pemeliharaan area parkir dengan kemanfaatan hasil dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V. 19**  
**Hubungan Pemeliharaan Area Perparkiran dengan**  
**Kemanfaatan Hasil**

Kemanfaatan Hasil	Pemeliharaan Area Perparkiran				Jumlah
	a	b	c	d	
a. Selalu bermanfaat	23 (63,58)	3 (21,43)	2 (28,57)	-	28 (46,67)
b. Bermanfaat	8 (22,22)	8 (57,14)	1 (14,29)	1 (33,33)	18 (30)
c. Kurang bermanfaat	3 (8,33)	2 (14,29)	4 (57,14)	-	9 (15)
d. Tidak bermanfaat	2 (5,55)	1 (7,14)	-	2 (66,67)	5 (8,33)
Jumlah	36 (100)	14 (100)	7 (100)	3 (100)	60 (100)

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 39 dan 67

Keterangan :

- a. Selalu ikut
- b. Seringkali ikut
- c. Kadang – kadang ikut
- d. Tidak pernah ikut

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa 3 responden (100%) yang memelihara area parkir tidak pernah ikut ternyata prosentase

terbesar (66,67) mengatakan bahwa kemanfaatan hasil tidak bermanfaat. Dari 7 responden (100%) yang memelihara area perparkiran kadang-kadang ikut ternyata prosentase terbesar (57,14) mengatakan bahwa kemanfaatan hasil kurang bermanfaat. Dari 14 responden (100%) yang memelihara area perparkiran seringkali ikut ternyata prosentase terbesar (57,14) mengatakan bahwa kemanfaatan hasil bermanfaat. Dari 36 responden (100%) yang memelihara area perparkiran selalu ikut ternyata prosentase terbesar (63,58) mengatakan bahwa kemanfaatan hasil selalu bermanfaat.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ada hubungan positif antara pemeliharaan area perparkiran dengan kemanfaatan hasil. Artinya semakin baik responden memelihara area perparkiran, dia mengatakan atau berpendapat kualitas kemanfaatan hasil yang dicapai semakin baik.

#### 8. Hubungan Antara Komunikasi dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir

Komunikasi dalam Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir mencakup dua hal penting yaitu komunikasi antara aparat pelaksana dan pengguna parkir serta komunikasi antara unit – unit organisasi yang saling terkait. Komunikasi antara aparat pelaksana dan pengguna parkir adalah frekuensi pertemuan yang dilakukan baik pelaksanaan sampai pada pemeliharaan hasil. Dalam setiap pertemuan yang dilaksanakan akan nampak berapa banyak informasi yang diberikan oleh aparat pelaksana terhadap pengguna parkir. interaksi ini akan terlihat dari kesediaan birokrasi dalam menampung masalah – masalah atau menerima usulan – usulan.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel silang sebagai berikut :

**Tabel V.20**  
**Hubungan Konsistensi Sikap Masyarakat dengan**  
**Kesesuaian Implementasi**

Kesesuaian Impelementasi	Sikap Masyarakat				Jumlah
	a	b	c	d	
a. Sangat sesuai	14 (56)	6 (37,50)	3 (25)	-	23 (38,33)
b. Sesuai	9 (36)	7 (43,75)	2 (16,27)	2 (28,57)	20 (33,33)
c. Kurang sesuai	2 (8)	3 (18,75)	6 (50)	1 (14,29)	12 (20)
d. Tidak sesuai	-	-	1 (8,33)	4 (57,14)	5 (8,33)
Jumlah	25 (100)	16 (100)	12 (100)	7 (100)	60 (100)

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 47 dan 63

Keterangan :

- a. Sangat setuju
- b. Cukup setuju
- c. Kurang setuju
- d. Tidak setuju

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa 7 responden (100%) konsistensi sikap masyarakat tidak setuju ternyata prosentase terbesar (57,14) mengatakan bahwa kesesuaian implementasi kebijakan tidak pernah sesuai. Dari 12 responden (100%) konsistensi sikap masyarakat kurang setuju ternyata prosentase terbesar (50) mengatakan bahwa kesesuaian implementasi kebijakan kurang sesuai. Dari 16 responden (100%) konsistensi sikap masyarakat cukup setuju ternyata prosentase terbesar (43,47) mengatakan bahwa kesesuaian implementasi kebijakan sesuai. Dari 25 responden (100%) konsistensi sikap

masyarakat sangat setuju ternyata prosentase terbesar (56) mengatakan bahwa implementasi kebijakan sangat sesuai.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ada hubungan positif antara konsistensi sikap masyarakat dengan kesesuaian implementasi kebijakan. Artinya semakin tinggi konsistensi sikap masyarakat, dia mengatakan atau berpendapat semakin tinggi pula kesesuaian implementasi kebijakan.

Selanjutnya untuk mengetahui hubungan antara kesediaan birokrasi dalam menerima laporan dengan pemberian pelayanan kepada masyarakat dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V.21**  
**Hubungan Kesediaan Birokrasi dalam Menerima Laporan dengan**  
**Pemberian Pelayanan kepada Masyarakat**

Pemberian Pelayanan	Kesediaan Menerima Laporan				Jumlah
	a	b	c	d	
a. Selalu baik	22 (55)	4 (30,77)	1 (20)	-	27 (45)
b. Seringkali baik	12 (30)	6 (46,15)	1 (20)	1 (50)	20 (33,33)
c. Kadang – kadang baik	4 (10)	2 (15,38)	3 (60)	-	9 (15)
d. Tidak pernah baik	2 (5)	1 (7,69)	-	1 (50)	4 (6,67)
Jumlah	40 (100)	13 (100)	5 (100)	2 (100)	60 (100)

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 53 dan 71

Keterangan :

- a. Selalu bersedia
- b. Sering bersedia

c. Kadang – kadang bersedia

d. Tidak bersedia

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa 2 responden (100%) kesediaan birokrasi menerima laporan selalu bersedia ternyata prosentase terbesar (50) mengatakan bahwa pemberian pelayanan tidak pernah baik. Dari 5 responden (100%) kesediaan birokrasi menerima laporan kadang –kadang bersedia ternyata prosentase terbesar (60) mengatakan bahwa pemberian pelayanan kadang-kadang baik. Dari 13 responden (100%) kesediaan birokrasi menerima laporan sering kali bersedia ternyata prosentase terbesar (46,15) mengatakan bahwa pemberian pelayanan sering kali baik. Dari 40 responden (100%) kesediaan birokrasi menerima laporan selalu bersedia ternyata prosentase terbesar (55) mengatakan bahwa pemberian pelayanan selalu baik.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ada hubungan positif antara kesediaan birokrasi dalam menerima laporan dengan pemberian pelayanan kepada masyarakat. Artinya semakin baik kesediaan birokrasi menerima laporan dari masyarakat, dia mengatakan atau berpendapat kualitas pemberian pelayanan semakin baik.

9. Hubungan Antara Kemanfaatan dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir  
Kemanfaatan yang bisa diperoleh dalam Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir ini akan dilihat dari kesesuaian kebijakan dengan kebutuhan masyarakat atau pengguna parkir, adanya akses yang bisa dimanfaatkan serta manfaat Implementasi Kebijakan dapat dinikmati berkesinambungan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabulasi silang di bawah ini :

**Tabel V. 22**  
**Hubungan Kesiediaan Fasilitas Area Parkir dengan Kemanfaatan**  
**Hasil yang Dicapai**

Kemanfaatan Hasil	Kesiediaan Fasilitas Area Parkir				Jumlah
	a	b	c	d	
a. Selalu bermanfaat	21 (65,62)	5 (29,41)	2 (25)	- 1 (33,33)	28 (46,67)
b. Bermanfaat	7 (21,88)	9 (52,94)	1 (12,5)	-	18 (30)
c. Kadang bermanfaat	2 (6,25)	2 (11,76)	5 (62,5)	2 (66,67)	9 (15)
d. Tidak bermanfaat	2 (6,25)	1 (5,89)	-		5 (8,33)
Jumlah	32 (100)	17 (100)	8 (100)	3 (100)	60 (100)

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 55 dan 67

Keterangan :

- a. Selalu tersedia
- b. Cukup tersedia
- c. Kurang tersedia
- d. Tidak tersedia

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa 3 responden (100%) kesiediaan fasilitas area parkir tidak tersedia ternyata prosentase terbesar (66,67) mengatakan bahwa kemanfaatan hasil implementasi kebijakan yang dicapai tidak bermanfaat. Dari 8 responden (100%) kesiediaan fasilitas area parkir kurang tersedia ternyata prosentase terbesar (62,5) mengatakan bahwa kemanfaatan hasil implementasi kebijakan yang dicapai kadang-kadang bermanfaat. Dari 17 responden (100%) kesiediaan fasilitas area parkir cukup tersedia ternyata prosentase terbesar (52,94) mengatakan bahwa

kemanfaatan hasil implementasi kebijakan yang dicapai bermanfaat. Dari 32 responden (100%) kesediaan fasilitas area parkir selalu tersedia ternyata prosentase terbesar (65,62) mengatakan bahwa kemanfaatan hasil implementasi kebijakan yang dicapai selalu bermanfaat.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ada hubungan kesediaan fasilitas area parkir dengan kemanfaatan hasil implementasi kebijakan yang dicapai. Artinya semakin baik kesediaan fasilitas area parkir, dia mengatakan atau berpendapat semakin kualitas kemanfaatan hasil implementasi kebijakan yang dicapai.

Selanjutnya untuk mengetahui hubungan manfaat retribusi parkir dengan kesesuaian implementasi dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel V. 23**  
**Hubungan Manfaat Retribusi Parkir dengan**  
**Kesesuaian Implementasi**

Kesesuaian Implementasi	Manfaat Retribusi Parkir				Jumlah
	a	b	c	d	
a. Sangat sesuai	12 (48)	7 (43,75)	4 (33,33)	-	23 (38,33)
b. Sesuai	9 (36)	6 (37,50)	3 (25)	2 (28,57)	20 (33,33)
c. Kurang sesuai	4 (16)	3 (18,75)	4 (33,33)	1 (14,29)	12 (20)
d. Tidak sesuai	-	-	1 (8,33)	4 (57,14)	5 (8,33)
Jumlah	25 (100)	16 (100)	12 (100)	7 (100)	60 (100)

Sumber : Diolah dari pertanyaan no. 59 dan 63

Keterangan :

a. Sangat bermanfaat

- b. Bermanfaat
- c. Kurang bermanfaat
- d. Tidak bermanfaat

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa 7 responden (100%) manfaat retribusi parkir tidak bermanfaat ternyata prosentase terbesar (57,14) kesesuaian implementasi kebijakan tidak pernah sesuai. Dari 12 responden (100%) manfaat retribusi parkir kurang bermanfaat ternyata prosentase terbesar (33,33) kesesuaian implementasi kebijakan kurang sesuai. Dari 16 responden (100%) manfaat retribusi parkir bermanfaat ternyata prosentase terbesar (37,50) kesesuaian implementasi kebijakan sesuai. Dari 25 responden (100%) manfaat retribusi parkir sangat bermanfaat ternyata prosentase terbesar (48) kesesuaian implementasi kebijakan sangat sesuai.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ada hubungan positif manfaat retribusi parkir dengan kesesuaian implementasi kebijakan. Artinya semakin baik manfaat retribusi parkir, dia mengatakan atau berpendapat semakin baik pula kesesuaian implementasi kebijakan retribusi parkir.

## **B. ANALISIS HASIL PENELITIAN**

Bagian ini menjelaskan analisis hasil penelitian dengan menggunakan pengujian hipotesis melalui analisis statistik sedangkan untuk menguji hipotesis yang telah diajukan yaitu ada hubungan antara kemampuan pelaksana dengan implementasi kebijakan retribusi parkir, ada hubungan antara dukungan publik dengan implementasi kebijakan retribusi parkir, ada hubungan antara komunikasi dengan implementasi kebijakan retribusi parkir, ada hubungan antara kemanfaatan



dengan implementasi kebijakan retribusi parkir. Adapun langkah – langkah pengujian hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

### 1. Koefisien Korelasi Rank Kendall (TAU)

Tujuan penggunaan koefisien korelasi Rank Kendall dalam pengujian hipotesis adalah untuk mengetahui apakah ada hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen atau menguji apakah ada hubungan yang signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

- a. Untuk mengetahui hubungan kemampuan pelaksana dengan implementasi kebijakan retribusi parkir dapat dilihat dari uji hipotesis sebagai berikut :

Rumus :

$$T_{x_1y} = \frac{S_{x_1y}}{\sqrt{0,5 \cdot N(N-1) - T_{x_1}} \sqrt{0,5 \cdot N(N-1) - T_Y}}$$

Diketahui :

$$S_{x_1y} = 503$$

$$T_{x_1} = 74$$

$$T_Y = 50$$

$$N = 60$$

$$\begin{aligned} T_{x_1y} &= \frac{503}{\sqrt{0,5 \cdot 60(60-1) - 74} \sqrt{0,5 \cdot 60(60-1) - 50}} \\ &= \frac{503}{\sqrt{1770 - 74} \sqrt{1770 - 50}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 &= \frac{503}{\sqrt{1696} \sqrt{1720}} \\
 &= \frac{503}{41,1825 \cdot 41,47288} \\
 &= \frac{503}{1707,9535} \\
 &= 0,294 = \mathbf{0,29} \text{ (dibulatkan)}
 \end{aligned}$$

Sesudah harga  $T_{x_1y}$  diperoleh, maka selanjutnya harga tersebut diajukan pada uji signifikansi dengan menggunakan rumus :

$$\begin{aligned}
 Z &= \frac{T_{x_1y}}{\sqrt{\frac{2(2N+5)}{9N(N-1)}}} \\
 Z &= \frac{0,29}{\sqrt{\frac{2(2 \cdot 60 + 5)}{9 \cdot 60(60-1)}}} \\
 &= \frac{0,29}{\sqrt{\frac{250}{31860}}} \\
 &= \frac{0,29}{0,0885} \\
 &= 3,273 \\
 &= \mathbf{3,27} \text{ (dibulatkan)}
 \end{aligned}$$

Kemudian harga  $Z$  dikonsultasikan dengan taraf signifikansi 95%.

Jika :  $Z \geq 1,96$  maka  $H_a$  diterima

Jika :  $Z \leq 1,96$  maka  $H_o$  ditolak

Sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak karena hasil perhitungan  $Z = 3,27 \geq 1,96$ , maka ada hubungan kemampuan pelaksana dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir.

- b. Untuk mengetahui hubungan dukungan publik dengan implementasi kebijakan retribusi parkir dapat dilihat dari uji hipotesis sebagai berikut :

Rumus :

$$T_{x_2y} = \frac{S_{x_2y}}{\sqrt{0,5 \cdot N(N-1) - T_{x_2}} \sqrt{0,5 \cdot N(N-1) - T_Y}}$$

Diketahui :

$$S_{x_2y} = 491$$

$$T_{x_2} = 83$$

$$T_Y = 78$$

$$N = 60$$

$$\begin{aligned} T_{x_2y} &= \frac{491}{\sqrt{0,5 \cdot 60(60-1) - 83} \sqrt{0,5 \cdot 60(60-1) - 78}} \\ &= \frac{491}{\sqrt{1770 - 83} \sqrt{1770 - 78}} \\ &= \frac{491}{\sqrt{1687} \sqrt{1692}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 &= \frac{491}{41,0731 \cdot 41,1339} \\
 &= \frac{491}{1689,4967} \\
 &= 0,2906 = \mathbf{0,29} \text{ (dibulatkan)}
 \end{aligned}$$

Sesudah harga  $T_{x_2y}$  diperoleh, maka selanjutnya harga tersebut diajukan pada uji signifikansi dengan menggunakan rumus :

$$Z = \frac{T_{x_2y}}{\sqrt{\frac{2(2N+5)}{9N(N-1)}}$$

$$Z = \frac{0,29}{\sqrt{\frac{2(2 \cdot 60 + 5)}{9 \cdot 60(60-1)}}$$

$$\begin{aligned}
 &= \frac{0,29}{\sqrt{\frac{250}{31860}}} \\
 &= \frac{0,29}{0,0885}
 \end{aligned}$$

$$= 3,273$$

$$= \mathbf{3,27} \text{ (dibulatkan)}$$

Kemudian harga  $Z$  dikonsultasikan dengan taraf signifikansi 95%.

Jika :  $Z \geq 1,96$  maka  $H_a$  diterima

Jika :  $Z \leq 1,96$  maka  $H_o$  ditolak

Sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak karena hasil perhitungan  $Z = 3,27 \geq 1,96$ , maka ada hubungan dukungan publik dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir.

- c. Untuk mengetahui hubungan komunikasi dengan implementasi kebijakan retribusi parkir dapat dilihat dari uji hipotesis sebagai berikut :

Rumus :

$$T_{x_3y} = \frac{S_{x_3y}}{\sqrt{0,5 \cdot N(N-1) - T_{x_3}} \sqrt{0,5 \cdot N(N-1) - T_Y}}$$

Diketahui :

$$S_{x_3y} = 379$$

$$T_{x_3} = 100$$

$$T_Y = 91$$

$$N = 60$$

$$\begin{aligned} T_{x_3y} &= \frac{379}{\sqrt{0,5 \cdot 60(60-1) - 100} \sqrt{0,5 \cdot 60(60-1) - 91}} \\ &= \frac{379}{\sqrt{1770 - 100} \sqrt{1770 - 91}} \\ &= \frac{379}{\sqrt{1670} \sqrt{1679}} \\ &= \frac{379}{40,8656 \cdot 40,9756} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 &= \frac{379}{1674,4924} \\
 &= 0,226 = \mathbf{0,23} \text{ (dibulatkan)}
 \end{aligned}$$

Sesudah harga  $T_{x_3y}$  diperoleh, maka selanjutnya harga tersebut diajukan pada uji signifikansi dengan menggunakan rumus :

$$Z = \frac{T_{x_3y}}{\sqrt{\frac{2(2N+5)}{9N(N-1)}}$$

$$Z = \frac{0,23}{\sqrt{\frac{2(2 \cdot 60 + 5)}{9 \cdot 60(60-1)}}$$

$$= \frac{0,23}{\sqrt{\frac{250}{31860}}}$$

$$= \frac{0,23}{0,0885}$$

$$= 2,5965$$

$$= \mathbf{2,66} \text{ (dibulatkan)}$$

Kemudian harga  $Z$  dikonsultasikan dengan taraf signifikansi 95%.

Jika :  $Z \geq 1,96$  maka  $H_a$  diterima

Jika :  $Z \leq 1,96$  maka  $H_o$  ditolak

Sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak karena hasil perhitungan  $Z = 2,66 \geq 1,96$ , maka ada hubungan komunikasi dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir.

- d. Untuk mengetahui hubungan kemanfaatan dengan implementasi kebijakan retribusi parkir dapat dilihat dari uji hipotesis sebagai berikut :

Rumus :

$$T_{x_4y} = \frac{S_{x_4y}}{\sqrt{0,5 \cdot N(N-1) - T_{x_4}} \sqrt{0,5 \cdot N(N-1) - T_Y}}$$

Diketahui :

$$S_{x_4y} = 361$$

$$T_{x_4} = 57$$

$$T_Y = 41$$

$$N = 60$$

$$\begin{aligned} T_{x_4y} &= \frac{361}{\sqrt{0,5 \cdot 60(60-1) - 57} \sqrt{0,5 \cdot 60(60-1) - 41}} \\ &= \frac{361}{\sqrt{1770 - 57} \sqrt{1770 - 41}} \\ &= \frac{361}{\sqrt{1713} \sqrt{1729}} \\ &= \frac{361}{41,3884 \cdot 41,5812} \\ &= \frac{361}{1720,9793} \end{aligned}$$

$$= 0,2097 = \mathbf{0,21} \text{ (dibulatkan)}$$

Sesudah harga  $T_{x4y}$  diperoleh, maka selanjutnya harga tersebut diajukan pada uji signifikansi dengan menggunakan rumus :

$$\begin{aligned} Z &= \frac{T_{x4y}}{\sqrt{\frac{2(2N+5)}{9N(N-1)}}} \\ Z &= \frac{0,21}{\sqrt{\frac{2(2 \cdot 60 + 5)}{9 \cdot 60(60-1)}}} \\ &= \frac{0,21}{\sqrt{\frac{250}{31860}}} \\ &= \frac{0,21}{0,0885} \\ &= 2,3707 \\ &= \mathbf{2,37} \text{ (dibulatkan)} \end{aligned}$$

Kemudian harga  $Z$  dikonsultasikan dengan taraf signifikansi 95%.

Jika :  $Z \geq 1,96$  maka  $H_a$  diterima

Jika :  $Z \leq 1,96$  maka  $H_o$  ditolak

Sehingga dapat disimpulkan bahwa  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak karena hasil perhitungan  $Z = 2,37 \geq 1,96$ , maka ada hubungan kemanfaatan dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir.



## 2. Koefisien Konkordansi Kendall (W)

Rumus :

$$R_j \text{ Mean} = \frac{\sum R_j}{N}$$

$$R_j \text{ Mean} = \frac{4219,5}{60}$$

$$R_j \text{ Mean} = 70,325$$

$$S = 53054,15$$

$$\begin{aligned} W &= \frac{S}{\frac{1}{12} K^2 (N^3 - N) - KT} \\ &= \frac{53054,15}{\frac{1}{12} 3^2 (60^3 - 60) - 3 \cdot 39,5} \\ &= \frac{53054,15}{\frac{1}{12} 9 (216.000 - 60) - 1185} \\ &= \frac{53054,15}{0,75(215.940) - 1185} \\ &= \frac{53054,15}{161955 - 1185} \\ &= \frac{53054,15}{160770} \\ &= 0,33 \end{aligned}$$

Selanjutnya untuk menguji signifikansi dapat dicari dengan harga perhitungan sebagai berikut :

$$\begin{aligned} X^2 &= K (N - 1) \cdot W \\ &= 3 (60 - 1) \cdot 0,33 \end{aligned}$$

$$= 3 ( 59 ) . 0,33$$

$$= 58,41$$

Selanjutnya Nilai Kritisnya adalah sebagai berikut :

$$\text{Nilai kritis} = X^2 . \alpha . df ( k - 1 )$$

$$= 58,41 . 5\% ( 3 - 1 )$$

$$= 58,41 . 5\% - 2$$

$$= 5,841$$

Adapun ketentuan yang berlaku adalah sebagai berikut :

Ho diterima, apabila  $X^2 < X \text{ tabel}$

Ho ditolak, apabila  $X^2 > X \text{ tabel}$

Berdasarkan perhitungan di atas, maka Ho ditolak karena  $58,41 > 5,841$  atau  $X^2 > X \text{ tabel}$ .

Dengan demikian hipotesis yang menyatakan “Ada hubungan positif Kemampuan Pelaksana, Dukungan Publi, Komunikasi, Kemanfaatan dengan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Kota Semarang **“diterima”**”.

### 3. Koefisien Determinasi ( KD )

$$KD = ( T_{x_1 x_2 x_3 x_4} )^2 + ( T_{x_1 x_2 x_3 x_4 Y} ) + ( 1 - ( T_{x_1 x_2 x_3 x_4} )^2 ) \times 100\%$$

$$= ( 0,29 . 0,29 . 0,23 . 0,21 )^2 + ( 0,29 . 0,29 . 0,23 . 0,21 . 91 ) + ( 1 - ( 0,29 . 0,29 . 0,23 . 0,21 )^2 ) \times 100\%$$

$$= 0,667$$

$$= 0,67 \times 100 \%$$

$$= 67\%$$

Dari perhitungan Koefisien Determinasi tersebut di atas, maka dapat disimpulkan bahwa sumbangan variabel kemampuan pelaksana, dukungan publik, komunikasi, kemanfaatan dengan implementasi kebijakan retribusi parkir secara bersama – sama sebesar 67 % sedangkan 33 % kemungkinan dipengaruhi oleh variabel atau gejala lain.

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Dari pembahasan tersebut di atas secara umum dapat dilihat variabel – varaibel yang banyak memberikan sumbangan terhadap implementasi kebijakan retribusi parkir di Unit Pengelola Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Semarang. Pembahasan juga akan sampai pada faktor lain yang kiranya memberikan sumbangan akan tetapi tidak termasuk dalam variabel yang diteliti. Kesimpulan yang dapat ditarik adalah :

1. Berdasarkan hasil perhitungan uji statistik yang diolah SPSS – PC dapat diketahui bahwa Hubungan Variabel Kemampuan Pelaksana dengan Variabel Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir, menunjukkan hubungan yang signifikan karena harga  $Z$  hitung :  $3,27 \geq Z$  tabel :  $1,96$  atau  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak.
2. Pada Hubungan Variabel Dukungan Publik dengan Variabel Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir, menunjukkan hubungan yang signifikan karena harga  $Z$  hitung :  $3,27 \geq Z$  tabel :  $1,96$  atau  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak.
3. Hubungan Variabel Komunikasi dengan Variabel Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir, menunjukkan hubungan yang signifikan karena harga  $Z$  hitung :  $2,66 \geq Z$  tabel :  $1,96$  atau  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak.

4. Hubungan Variabel Kemanfaatan dengan Variabel Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir, menunjukkan hubungan yang signifikan karena harga  $Z$  hitung :  $2,37 \geq Z$  tabel : 1,96 atau  $H_a$  diterima dan  $H_o$  ditolak.
5. Dari perhitungan Koefisien Determinasi bahwa sumbangan Variabel Kemampuan Pelaksana, Dukungan Publik, Komunikasi, Kemanfaatan dengan Variabel Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir secara bersama – sama sebesar 67% sedangkan selebihnya yaitu 33 % kemungkinan dipengaruhi oleh variabel – variabel lain.

#### **B. Saran – saran**

Dalam penelitian tentang implementasi kebijakan retribusi parkir Unit Pengelola Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Semarang akan dicoba mengemukakan saran – saran yang didasarkan atas hasil penelitian dengan harapan dapat memberikan masukan bagi pengambil kebijakan maupun pelaksana kebijakan. Adapun saran – saran yang dikemukakan adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya koordinasi lintas sektoral dalam perencanaan dan pelaksanaan implementasi kebijakan retribusi parkir dan masih merupakan masalah utama dalam kelancaran pekerjaan pengoperasian atau ketidakseragaman pemungutan retribusi parkir. Koordinasi lintas sektoral yang ada walaupun sudah diadakan tetapi masih banyak pekerjaan yang sangat terlambat penyerahannya sehingga menimbulkan masalah, di samping itu dinas – dinas yang bersangkutan sering belum siap dengan perangkat lunaknya sehingga target dan realisasi tidak sesuai dengan jadwal waktu yang sudah ditentukan atau bisa dikatakan mundur.

2. Dalam pemeliharaan area parkir masih kurang terawat sehingga menyebabkan kesemrawutan atau ketidaktertiban penggunaan area parkir, maka pengawasan pemeliharaan area parkir masyarakat atau pengguna parkir harus diikutsertakan dalam kegiatan.
3. Banyak perubahan – perubahan perencanaan di lapangan menunjukkan kurang telitian pada tahap survei, pemetaan dan pengukuran area parkir. Untuk itu harus ada pemecahan – pemecahan serta perlu adanya pemikiran standart kebijakan yang lebih fleksibel.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Alex S. Nitisemito : **Manajemen Personalia (Manajemen Sumber Daya Manusia)**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1992.
- Etzioni, Amitai: **Organisasi-Organisasi Modern**, UI Press, Jakarta, 1995.
- Ashadi Siregar : **Komunikasi Sosial, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Gadjah Mada**, Yogyakarta, 1995.
- Lawless J., David : **Effective Management : Social Psychological Approach**, Prentice Hall Inc. Englewood Cliffs., Ne Jersey, 1992.
- Miller L., Delbert: **Handbook of Research Design and Social Measurement**, David Mc Kay Company Inc., New York, 1997.
- Edward E. Lawler III dkk. : **Organizational Assesement : Perspective on the Measurement of Organizational Behavioral and the Quality of work Life**, John Willey and Sons Inc., New York, 1998.
- Edwards III, George.C. 1980. **Implementing Public Policy**, London : Congestonal Wuartely Inc., 1990.
- Eaton, Josep O (ed), **Pembangunan Lembaga dan Pembangunan Nasional Dari Konsep ke Aplikasi**, Jakarta : UI-Press, Jakarta, 1996.
- Fred N. Kerlinger : **Foundations of Behavioral Research**, Holt Rinehart and Winston Inc., New York, 1993.
- Gordon B, Davids : **Sistem Informasi Manajemen**, Midas Surya Grafindo, Jakarta, 1995.
- Gibson, James L. et.al, **Organisasi dan Manajemen, Perilaku, Struktur, proses**, Jakarta: Erlangga , 1992.
- Grindle, Marilie.S., **Politics and Policy Implementation In The Third World**, New Jersey : Princenton University Press, 1990.
- Koontz, Harold etc. : **Management**, Mc Graw Hill Book, Singapore, 1996

Jones, Charles O, **Pengantar Kebijakan Publik**, Terjemahan Ricky Istamto, Jakarta : CV. Rajawali, 1994.

stoner A.F.L., James : **Management**, Prentice Hall Inc., Englewood Cliffs., New Jersey, 1996

Josef Riwu kaho dkk : **Laporan Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah serta Peningkatan Pendapatan Sendiri oleh Daerah, Kerjasama Universitas Gadjah Mada dan Departemen Dalam Negeri RI**, Jakarta, 1996.

De Vito, Joseph : **The Communication Handbook, A Dictionary** Harper & Row Publiser Bo. New York, 1996.

Koentjaraningrat : **Metode-Metode Penelitian Masyarakat**, Gramedia, Jakarta, 1995.

Lester , James P. et all., **Public Policy Implementation : Evolution of Field and Agenda For Future Research**, dalam Policy Studies Review, Autum, Vol. No. 1 page 2000 – 216, 1997.

Masri Singarimbun dan Sofian Effendi (ed) : **Metode Penelitian Survei**, LP3ES, Jakarta, 1996.

M. Cholil Mansjur : **Penyelenggaraan Pemerintahan di Daerah, Usaha Nasional**, surabaya, 1991.

Miftah Toha : **Perilaku Organisasi**, Rajawali, Jakarta, 1993.

Moh. Nazir : **Metode Penelitian**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1995.

Moleong, Lexy, J., **Metodologi Penelitian Kualitatif**, Bandung : Remaja Rosdakarya, 1995.

Onong Uchjana Effendi : **Hubungan Insani**, Remaja Karya, Bandung, 1998.

-----: **Ilmu Komunikasi Teori dan Praktek**, Remaja Karya, Bandung, 1994.



- Quade, E.S. **Analysis For Public Decisions**, New York : Elsevier North-Holland, Inc, 1994.
- Retno Sriningsih Satmoko : **Statistika Inferensial**, IKIP Semarang Press, Semarang, 1990.
- Scoot M., Richard : **Organizations Rational Natural and Open System**, Prentice Hall Englewood Cliffs inc., New Jersey, 1991.
- Richard M. Steers : **Efektivitas Organisasi (Kaidah Tingkah Laku)**, Erlangga, Jakarta, 1990.
- Riyyono Pratikno : **Komunikasi Pembangunan**, Alumni, Bandung, 1995.
- : **Lingkaran-Lingkaran Komunikasi**, Alumni, Bandung, 1997.
- Sumadi Suryabrata, **Metodologi Penelitian**, Rajawali, Jakarta, 1993.
- Sofian Efendi, **Metodologi Penelitian Survei**, LP3ES, Jakarta, 1994.
- Sutrisno Hadi, Prof, Drs, MA, **Statistik II**, UGM, Yogyakarta, 1997.
- Van Meter, Donald S. & Van Horn, Carl E, **The Policy Implementation Process : A Conceptual Framework in Administration and Society**, Vol. 6 No. 4, p.445-485, 1995.
- Wibawa, Samodra, dkk, **Evaluasi Kebijakan Publik**, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 1994
- , **Kebijakan Publik, Proses dan Analisis**, Jakarta Intermedia, 1994.
- Wahyo Sumijo, **Kepemimpinan dan Motivasi**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1994.